

**DIAGNOSTICO DE LA SITUACIÓN DEL TRANSPORTE
MULTIMODAL EN CARTAGENA DE INDIAS**

**LUCIA MARGARITA BATISTA CABARCAS
LILIANA FRANCO BLANCO**

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLIVAR
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS Y CONTADURÍA
PÚBLICA
CARTAGENA DE INDIAS D. T. Y C.
2006**

**DIAGNOSTICO DE LA SITUACIÓN DEL TRANSPORTE
MULTIMODAL EN CARTAGENA DE INDIAS**

**LUCIA MARGARITA BATISTA CABARCAS
LILIANA FRANCO BLANCO**

**Trabajo De Minor Presentado Para Optar El Énfasis De Negocios
Internacionales**

Asesor

**MANUEL GUZMÁN
Administrador de Empresas
Especialista en Transporte Multimodal**

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLIVAR
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS Y CONTADURÍA
PÚBLICA
CARTAGENA DE INDIAS D. T. Y C.
2006**

NOTA DE ACEPTACIÓN

Presidente del Jurado

Jurado

Jurado

Ciudad y fecha: Cartagena de Indias D. T. y C. _____ de 2006
Cartagena, Septiembre 14 de 2006

Señores:

**COMITÉ DE FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
UNIVERSIDAD TENOLOGICA DE BOLIVAR**

La ciudad

Distinguidos Señores:

La presente tiene como objetivo someter a estudio la monografía de grado titulada: **“DIAGNOSTICO DE LA SITUACIÓN DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN CARTAGENA DE INDIAS”**, como requisito para optar al grado del Minor de Negocios Internacionales 2003.

Agradezco de Antemano la Atención Prestada.

Atentamente,

LILIANA FRANCO BLANCO

Cartagena, Septiembre 14 de 2006

Señores:

**COMITÉ DE FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
UNIVERSIDAD TENOLOGICA DE BOLIVAR**

La ciudad

Distinguidos Señores:

La presente tiene como objetivo someter a estudio la monografía de grado titulada: “**DIAGNOSTICO DE LA SITUACIÓN DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN CARTAGENA DE INDIAS**”, como requisito para optar al grado del Minor de Negocios Internacionales 2003.

Agradezco de Antemano la Atención Prestada.

Atentamente,

LUCIA BATISTA CABARCAS

Cartagena, Septiembre 14 de 2004

Señores:

**COMITÉ DE FACULTAD DE ADMINISTRACION DE EMPRESAS Y
CONTADURÍA PÚBLICA**

UNIVERSIDAD TENOLOGICA DE BOLIVAR

La ciudad

Distinguidos Señores:

Por medio de la presente me dirijo a ustedes para solicitarles la revisión y aceptación de la monografía titulada: “**DIAGNOSTICO DE LA SITUACIÓN DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN CARTAGENA DE INDIAS**”, el cual he asesorado en el transcurso de su realización.

Atentamente,

MANUEL GUZMÁN

Administrador de Empresas

Especialista en Transporte Multimodal

CONTENIDO

INTRODUCCION

OBJETIVOS

CAPITULO 1. ANTECEDENTES DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

1.1. MARCO TEORICO

1.1.1 Reseña Histórica del Transporte Multimodal

1.2. EL CONTRATO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

1.3. EL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

1.3.1. Quien es el O.T.M.

1.3.2. Clases de O.T.M.

1.3.3. Inscripción en el Registro de Operadores de TM.

1.3.4. La Responsabilidad del O.T.M.

1.3.5. Indemnizaciones

1.3.5.1 Plazo de Reclamación

1.3.6. Seguros

1.3.7 Infracciones y Sanciones

1.3.8 Manual de Diligenciamiento

1.4. MARCO LEGAL

1.4.1. Normatividad Internacional

1.4.1.1. Convenio de las Naciones Unidas Para el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías

1.4.1.2. Reglas UNCTAD/ ICC

1.4.1.3. Acuerdo de Cartagena, Decisión 331

1.4.1.4. Acuerdo de Cartagena, Decisión 393

1.4.1.5. Resolución 425

- 1.4.1.6. Resolución 23 de Noviembre
- 1.4.1.7. Decisión 477 de Junio del 2000
- 1.4.2. Normatividad Nacional
 - 1.4.2.1 Ley 336 de 1996
 - 1.4.2.2 Decreto 2685 /1999
 - 1.4.2.3 Resolución 4240 /2000

CAPITULO 2. EL TRANSPORTE MULTIMODAL COMO SÍMBOLO DE COMPETITIVIDAD.

2.1 IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

- 2.1.1 El transporte Multimodal Impulsa el Comercio Internacional
- 2.1.2 Oportunidades de comercio y Transporte Multimodal
- 2.1.3. El impacto del transporte Multimodal en las oportunidades de Comercio
 - 2.1.3.1 Beneficios del transporte Multimodal
 - 2.1.3.2 Consecuencias a largo plazo

2.2 LOS RETOS FUTUROS DEL O.T.M. CON MIRAS HACIA LA COMPETITIVIDAD

- 2.2.1 La Infraestructura
 - 2.2.1.1 Puertos Secos
 - 2.2.1.2 Centros de Transferencias
 - 2.2.1.3 Instalaciones de Seguimientos y Comunicaciones

CAPITULO 3. SITUACIÓN DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN CARTAGENA DE INDIAS

3.1 PLATEAMIENTO DE LA PROBLEMÁTICA ACTUAL

3.2 ESTADO ACTUAL DE LAS VIAS DE ACCESO EN CARTAGENA DE INDIAS

- 3.2.1 Vías Férreas
- 3.2.2 Vías Marítimas
- 3.2.3 Vías Aéreas
- 3.2.4 Vías Fluviales
- 3.3 PERSPECTIVAS FUTURAS SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL EN CARTAGENA DE INDIAS

CAPITULO 4. SITUACIÓN DEL PUERTO DE CARTAGENA FRENTE A OTROS PUERTOS DE COLOMBIA Y EL MUNDO

- 4.1 PUERTOS INTERNACIONALES
 - 4.1.1 Puerto de Valencia (España)
- 4.2 PUERTOS NACIONALES
 - 4.2.1 Puerto de Buenaventura

CAPITULO 5. ALTERNATIVAS PARA EL MEJORAMIENTO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN LA CIUDAD DE CARTAGENA DE INDIAS D. T. Y D.

CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFIA

ANEXOS

INTRODUCCIÓN

A causa de la globalización actual aumenta la trascendencia del intercambio de información, las telecomunicaciones, y el transporte cumplen un rol fundamental para lograr una eficaz circulación y distribución de personas y carga.

Hoy en día el desarrollo de una región depende de sus relaciones con las restantes a través de medios de transportes ágiles y eficaces. El transporte puede adoptar diferentes modalidades según el espacio físico donde se lleve a cabo, ellas son: terrestre, marítimo, aéreo, la combinación de todos estos modos se denomina Transporte Multimodal.

La competitividad de los mercados ha convertido al transporte en uno de los ejes principales de las decisiones del comercio internacional. En los esquemas de integración también se verifica una interesante evolución respecto a la importancia del transporte, en cuanto se diversifica y se potencia la concurrencia de los socios al mercado regional, y aumenta la competencia.

La evolución y el desarrollo multimodal se han manifestado con intensidad a partir del año 1960. Junto con la aparición del contenedor como instrumento hábil para el traslado de carga, surge este modo de transporte como una necesidad técnica que facilita dicho traslado.

El proceso de unitarización de cargas protagonizado principalmente por el contenedor, sin perjuicio de la existencia de distintas técnicas desarrolladas a partir de otros elementos como: el pallets, bultos preligados, trailers, etc. determinó condiciones óptimas para el manipuleo mecánico y transporte de

cargas. Sin embargo, esta avanzada tecnología no puede alcanzar por sí sola las ventajas que posibilita en cuanto a economía de costos, tiempo y seguridad tanto para las mercancías como para las personas que operan la carga, sino que es necesario que el proceso se encuentre acompañado de una legislación acorde con las nuevas circunstancias.

OBJETIVOS

General:

Determinar la Situación del Transporte Multimodal en Cartagena de Indias con el fin de conocer su Estructura Actual, debilidades y fortalezas y proponer alternativas de mejoramiento.

Específicos:

Describir las generalidades del Transporte Multimodal en Colombia para establecer el marco teórico y conceptual.

Analizar la importancia que tiene el transporte multimodal en el desarrollo de la economía de un país.

Reconocer la importancia del desarrollo del Transporte Multimodal en la Ciudad de Cartagena de Indias como alternativa de competitividad para los mercados de exportación e importación.

Comparar la situación del puerto de Cartagena con otros puertos del país y del mundo respecto a la utilización del transporte Multimodal.

Proponer alternativas para el mejoramiento del Transporte Multimodal en la Ciudad de Cartagena, que permitan generar valor agregado dentro de las actividades logísticas de las empresas que lo utilicen.

1. ANTECEDENTES DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

1.1 MARCO TEORICO

1.1.1 Reseña Histórica del Transporte Multimodal

Cuando se habla de transporte Multimodal, se habla de una de las actividades más antiguas, bajo la necesidad de aproximar el producto al consumidor y el distribuidor de los mismos, entre la clientela de los distintos países.

El Transporte Multimodal es el porte de mercancías por dos o más modos diferentes de transporte, en virtud de un único contrato de transporte multimodal, desde un lugar en que el operador de transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega.¹

La historia del transporte Multimodal va de la mano con tres tendencias de crecimiento visibles a partir de la década de los 70:

- El cambio de composición en el comercio de bienes.
- La progresiva unitarización en el embalaje de cargas y,
- El énfasis en las entregas justo a tiempo.

La primera corresponde al paso de los productos menos elaborados hacia los más

¹ Transporte Multimodal una operación logística del transporte Maria Lozano

elaborados y con mayor valor añadido. La segunda corresponde al paulatino reemplazo de diferentes métodos de embalaje para manufacturas como la paletización por el uso de contenedores en busca de la supresión de manejos intermedios, menor exposición a averías y hurtos, menor costo de seguro, entre otras ventajas. La tercera corresponde a la progresiva segmentación del mercado de carga a nivel mundial en función de su volumen, valor y prioridad en el tiempo de viaje correspondiente.

La posibilidad de que el transporte de bienes e insumos terminados desde o hacia la empresa se haga a través de un solo operador de carga, sin distinción del medio que se utilice y garantizando la entrega justo a tiempo se ajusta perfectamente a lo que precisamente se busca con la implementación de procesos logísticos: mejorar la eficiencia de la gestión empresarial.

El transporte Multimodal sin duda alguna, ha sido beneficiado por la implementación extensiva de la logística y tecnificación en respuesta a la creciente globalización de la economía.

El empleo de tecnologías aplicadas al transporte y manejos de contenedores han permitido el desarrollo de nuevos conceptos logísticos como los llamados puertos secos que actualmente sirven y son vitales en cuanto a procesos de transferencias de carga entre los distintos modos de transporte, permitiendo así un mayor alcance de las cadenas logísticas de las empresas.

En un ambiente cada vez de mayor incertidumbre y competencia, a muchas líneas navieras les ha resultado bastante rentable ofrecer a sus clientes bajo un solo contrato desde la recolección y consolidación de la carga en las bodegas de embarcadores hasta su entrega y desconsolidación en las bodegas del destinatario, empleando todos los medios disponibles para lograr este propósito.

Las primeras cadena logísticas de abastecimiento que se beneficiaron a gran escala de las ventajas del multimodalismo fueron estructuradas vía las exportaciones de manufactura de bajo mediano valor agregado desde Japón, Corea del Sur y Taiwán hacia los Estados Unidos y Europa Occidental a mediados de los años 70.

La ruta transpacífica vinculada a los puertos del litoral pacífico, receptores de carga para el canal seco norteamericano, así como la ruta lejano oriente/ Europa vinculada a los principales puertos europeos fueron los principales beneficiarios del incremento en el flujo de comercio. En la medida que el proceso de globalización impulsó la entrada de otros países ofreciendo condiciones atractivas para el establecimiento de ensambladoras, la prestación de servicio de transporte intermodal para garantizar el envío y recepción de carga en el eje Asia-América del Norte-Europa Occidental ya no fue el oligopolio de líneas navieras Norte Americanas como Sealand, Europeas como Maersk (que en 1998 adquirió Sealand para convertirse en el gigante naviero Maersk-Sealand) y P&O Nedlloyd (inglesa) y japonesas como NYK, K-Line y MOL que ofrecían a sus clientes más importantes la movilización de carga puerta a puerta, sino que nuevos competidores entraron al ruedo.

Por tal motivo líneas navieras como OOCL (China Popular), Hyundai Merchant Marine (Corea del Sur), y principalmente Evergreen (Taiwán) comenzaron a involucrarse en esta actividad, inicialmente por medio de alianzas estratégicas con empresas de transporte terrestre de carga y posteriormente adquisición de empresas logísticas.

La globalización está causando una nueva generación de empresas de transporte. No se trata de compañías exclusivamente aéreas, ferroviarias, de camiones o navieras aunque sí contienen elementos de todos estos medios de transporte, además de la tecnología de Internet. La distribución de sus mercancías no concluye

en puertos, aeropuertos, ni en centros de carga ferroviarias, aunque pasen a través de estos lugares. Su reparto finaliza puerta a puerta. Su tecnología electrónica no solo busca la ruta optima, la más barata, el espacio disponible en un contenedor, también puede rastrear la mercancía y localizarla en todo momento.

1.2 EL CONTRATO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

Surge con el transporte Multimodal un contrato innovador y diferente, a los contratos tradicionales, ya que a pesar de la utilización de varios medios de transporte solo se emite un solo contrato de transporte con un operador de T.M. y este asume toda la responsabilidad de la coordinación de la cadena entre el origen y el destino de la mercancía, así, como de los siniestros que pudieran presentarse: a la carga, a terceros ò a los bienes de estos que la carga pueda ocasionar.

El portador se compromete a realizar un transporte y a que la mercancía llegue sana y salva al lugar de destino.

En el contrato de transporte Multimodal pueden incluirse servicios como el recibo de la mercancía en la bodega del productor y entregarse en las instalaciones del vendedor que pueden ser sus puntos de distribución final en diferentes locales ò almacenes; también el O.T.M. puede brindar servicio de abastecimiento a su cliente en forma regular y justo a tiempo, este ultimo es una particularidad bastante notoria ya que es el único contrato de transporte que incluye y ofrece este sistema.

1.3 EL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

1.3.1 ¿Quién es el Operador de Transporte Multimodal?

Es toda persona que por si ò por medio de otra que actúe en su nombre, celebra un contrato de transporte Multimodal y actúa como principal, no como agente asumiendo la responsabilidad de su cumplimiento.²

El OTM debe poseer altos conocimientos del mercado y una visión comercial de lo que representa el transporte en la competitividad de un producto actualmente, además un sistema de información que le permite estar en contacto con toda su red de agentes y estar actualizado de las nuevas exigencias que puedan surgir en los diferentes lugares donde preste servicio.³

1.3.2 Clases de OTM

Los operadores de transporte Multimodal se clasifican en 4:

- Operadores de TM que Operan Buques.
- Operadores de TM que no Operan Buques.
- Operadores de TM sin Medio de Transporte.
- Operadores de Servicios de Transporte Multimodal.

Operadores de TM que Operan Buques:

Son los mayores OTM si se tiene como base los activos involucrados en el negocio y el número de transacciones, son básicamente armadores que se involucran en la compra o contratación de servicios adicionales en otros modos de transporte como aéreos, por carretera, por ferrocarril, con el fin de ofrecer a sus

² Decreto 2685 de 1999 artículo 1

³ Transporte Multimodal una operación logística del transporte Maria Lozano

clientes las ventajas de servicio puerta a puerta. Adicionalmente contrata los servicios de almacenaje y estiba.

Operadores de TM que no Operan Buques:

Contrario al anterior, en este caso el operador no es un armador propietario del buque pero es propietario de otro modo de transporte y contrata los servicios de las empresas navieras. Con el mismo fin de ofrecer servicio puerta a puerta.

Operadores sin Medio de Transporte:

Otro tipo es aquel que no posee ningún medio de transporte. Pero puede ser otro de los actores involucrados, Ej. : Los expedidores de carga, los corredores de aduanas u operadores de almacenes o estiba que por su estrecha relación con el medio tienen la capacidad de subcontratar todo los modos de transporte, con el fin de simplificar a sus clientes los trámites de transporte.

Operadores de Servicios de Transporte Multimodal:

Muy similares a la anterior, son aquellas compañías que fueron establecidas con el único fin de proveer servicio de Transporte Multimodal, sus activos son aun menores y la única razón de existencia es coordinar cada uno de los tramites involucrados en el transporte puerta a puerta, ofreciendo un mejor servicio sin tener preocupaciones de la operación de su propia flota o equipo.

Este tipo de OTM puede en el futuro convertirse en el único capaz de ofrecer a los países en desarrollo, la mejor opción para participar en el Transporte Multimodal. Al evitar las inversiones en varios tipos de medios de transporte, pueden estos operadores en cualquier momento escoger el tipo de combinación de medios de transporte, que sea económico y eficiente, a la vez que llene las necesidades de los clientes.⁴

⁴ Texto Transporte Multimodal Presente y Futuro “Sociedad portuaria de Cartagena”

1.3.3 Inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal

Art. 2. - Para prestar el servicio de TM. A nivel internacional, las personas naturales o jurídicas deberán estar inscritas en el registro de Operadores de Transporte Multimodal y haber obtenido y mantener vigente el Certificado de Registro, el cual será otorgado por el organismo nacional competente.⁵

Art. 3. - Para obtener la inscripción en el Registro de Operaciones de Transporte Multimodal el interesado se deberá presentar una solicitud ante el organismo nacional competente acompañada de los recaudos establecidos en el artículo 31 de la decisión 331. Dicho organismo dispondrá de diez días calendarios, contados a partir de la fecha de la recepción de la solicitud, para examinar la documentación entregada y resolver si la solicitud esta completa.⁶

De encontrarla incompleta o deficiente, dentro de los cinco días siguientes al vencimiento del plazo señalado en el párrafo anterior, comunicara por escrito al solicitante requiriéndole que la complete o corrija.

En todo caso, el plazo señalado en el artículo 32 de la decisión 331 empezara a correr a partir del día en que hayan sido completados o corregidos los documentos e información.

Art. 4. - Admitida la solicitud, el organismo nacional competente, dentro del plazo señalado en el artículo 32 de la Decisión 331, contado a partir de su presentación, expedirá una resolución administrativa en la cual dispondrá la inscripción del solicitante en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal y el otorgamiento del Certificado de Registro, lo cual se hará en el mismo Transporte Multimodal y el otorgamiento del Certificado de Registro, lo cual se hará en el mismo acto. En caso de ser denegada la solicitud, igualmente se expedirá una

⁵ Art. 2 resolución 425 Junta del Acuerdo de Cartagena

⁶ Art. 3 resolución 425 Junta del Acuerdo de Cartagena

resolución administrativa, la que deberá ser notificada al interesado y podrá ser objeto de los recursos impugnativos previstos en la legislación interna del país Miembro que la expida.⁷

Art. 5. - El certificado de Registro será otorgado conforme al Reglamento en la unidad de acto con la inscripción en el registro de que trata el artículo 4.⁸

Art. 6. - El número de identificación del Certificado de Registro de Operador de Transporte Multimodal será asignado por el organismo nacional competente que lo expida. Estará conformado por la sigla C.R.O.T.M.I., a continuación la identificación del País Miembro que lo expida, utilizándose las dos primeras letras de su nombre: Bolivia (BO), Colombia (CO), Ecuador, (EC), Perú (PE) Y Venezuela (VE); seguido de una numeración consecutiva que empiece con el número 001 y concluya con los dos últimos dígitos del año de expedición.⁹

Art. 7. - Expedido el Certificado de Registro de Operador de Transporte Multimodal, el organismo nacional competente que lo otorgó comunicara directamente por escrito este hecho a la Junta del Acuerdo de Cartagena y acompañara a su comunicación copia del mismo, para el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 30, segundo párrafo, de la decisión 331.¹⁰

1.3.4 La Responsabilidad del OTM

El OTM es el único responsable, ante su cliente por el retraso en la entrega de la mercancía, por los daños o deterioros que estas sufran mientras estén bajo su custodia y por la pérdida parcial o total de ellas. Su responsabilidad abarca el

⁷ Art. 4 resolución 425 Junta del Acuerdo de Cartagena

⁸ Art. 5 resolución 425 Junta del Acuerdo de Cartagena

⁹ Art. 6 resolución 425 Junta del Acuerdo de Cartagena

¹⁰ Art. 7 resolución 425 Junta del Acuerdo de Cartagena

periodo comprendido desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia hasta el momento en que las entrega.¹¹

Será responsable de las acciones y omisiones de sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones o de la de cualquier otra persona a cuyo servicio recurre para el funcionamiento del contrato como si esas acciones u omisiones fuesen propias.¹²

Es responsable de los daños y perjuicios resultantes de la pérdida o el deterioro de las mercancías así como el retraso en la entrega, si el hecho que causó la pérdida, el deterioro o el retraso se produjo cuando la mercancía estaba bajo su custodia. A menos que pruebe que sus empleados o agentes, o cualquier otra de las personas a cuyos servicios haya recurrido para el cumplimiento del contrato, adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.¹³

El OTM solo podrá contratar servicios relacionado con su actividad con aquellas empresas que se encuentren legalmente constituidas y que cuenten con cubrimiento de seguro que garanticen su responsabilidad ante la carga.

Adicionalmente el OTM no será responsable de la pérdida, deterioro o retraso en la entrega de las mercancías si prueba que el hecho que ha causado tales pérdidas deterioro o retraso se produjo por una o más de las siguientes circunstancias:

- Acto u omisión del expedidor, de su consignatario o de su representante.
- Insuficiencia o condición defectuosa del embalaje, Marcas o número de las mercancías.

¹¹ Acuerdo de Cartagena Decisión 331 Art. 6

¹² Ídem, Art. 7

¹³ Ídem Art. 5

- Manipulación, carga, descarga, estiba y desestiba de las mercancías realizadas por el expedidor, consignatario o por su representante.
- Vicio propio u oculto de las mercancías.
- Huelga, paro o trabas impuestas total o parcialmente en el trabajo y otros actos fuera de control del OTM.¹⁴

1.3.5 Indemnizaciones

Ante una eventualidad por pérdida o daño de las mercancías, y no pudiéndose comprobar claramente por ningún medio que la responsabilidad recae sobre una persona distinta al OTM, este tiene que responder ante el expedidor por tal evento.

La indemnización puede ocurrir por 2 causas:

- La pérdida o daño de las mercancías (Superior a 90 días ò cuando se puede probar la pérdida) y
- Retraso en la entrega.

Cuando el motivo de la indemnización es la pérdida o daño de la mercancía, existen 3 casos:

- Indemnización con Valor Declarado.
- Indemnización sin Valor Declarado y sin Transporte Acuático.
- Indemnización sin Valor Declarado y con Transporte Acuático.

Indemnización con Valor Declarado:

Cuando el valor de las mercancías ha sido declarado y consignado en el documento de transporte Multimodal por el expedidor, la indemnización se fijará, según el valor de estas en el lugar y momento de su entrega al consignatario en el

¹⁴ Acuerdo de Cartagena Decisión 393 Art. 6

lugar y momento en que, de conformidad con el Contrato de Transporte Multimodal, debieran haber sido entregadas.¹⁵

El valor de las mercancías se determinará con arreglo a la cotización que tengan en una bolsa de mercancías o, en su defecto, con arreglo al precio que tengan el pasado o si, no se dispusiere de esta cotización ni de ese precio, según el valor usual de mercancías de igual naturaleza y calidad.¹⁶

Indemnización sin Valor Declarado y sin Transporte Acuático:

Si el Contrato de Transporte Multimodal, no incluye, el transporte por mar o vías de navegación interior, la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal estará limitada a una suma máxima equivalente a 8.33 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas.¹⁷

Indemnización sin Valor Declarado y con Transporte Acuático:

Si el contrato de Transporte Multimodal incluye, el transporte por mar o por vías de navegación interior, la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal estará limitada a una máxima equivalente a 666.67 DEG por bulto o por unidad o a 2.00 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.¹⁸

Si un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo son cargados con más de un bulto o unidad, todo bulto o unidad de carga transportada que según el Documento de Transporte Multimodal esta contenido en ese elemento de transporte, se considerara como un bulto o una unidad de carga transportada. Si se omite la mención señalada en el DTM, todas las mercancías contenidas en

¹⁵ Acuerdo de Cartagena Decisión 331 Art. 12

¹⁶ Acuerdo de Cartagena Decisión 331 Art. 15

¹⁷ Ídem. Artículo 13

¹⁸ Ídem Art. 14

ese elemento de transporte se consideraran como una sola unidad de carga transportada.¹⁹

Se considera que hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas:

- Dentro del plazo expresamente acordado o a falta de este acuerdo,
- Dentro del plazo que atendidas las circunstancias del caso seria razonable exigir de un OTM exigente.

El OTM deberá indemnizar a su cliente hasta con una suma equivalente al valor del flete de la operación de transporte multimodal siempre y cuando haya existido compromiso de entrega en una fecha determinada y cuando haya perjuicios directos resultantes del retraso en la entrega, y/o perjuicios indirectos como cualquier pérdida o daño, distintos de la pérdida o daños de la mercancía.

1.3.5.1 Plazo de Reclamación

Existen 2 situaciones en este caso:

- Daño Aparente.
- Daño no Aparente.

Daño Aparente:

El consignatario deberá avisar por escrito al OTM, en el momento en que estas hayan sido puestas en su poder, acerca de las perdidas o daño sufrido por las mercancías, especificando la naturaleza general de estas, de no hacerlo se establecerá la presunción salvo prueba en contrario que el OTM ha entregado las mercancías tal como aparecen escritas en el documento de transporte multimodal. (Decreto 331 Art. 21)

¹⁹ Acuerdo de Cartagena Decisión 331 Art. 10

Daño No Aparente:

El consignatario deberá avisar por escrito al OTM, en los 6 días consecutivos siguientes al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario, de no hacerlo, se establecerá la presunción, salvo prueba en contrario que el OTM ha entregado las mercancías tal como aparecen escritas en el documento de transporte multimodal. (Decreto 331 Art. 21)

1.3.6 Seguros

El Operador de Transporte Multimodal requiere de dos pólizas de seguro, una para cubrir su **Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual** y la otra para cubrir su responsabilidad ante la DIAN por la suspensión de tributos aduaneros y multas, por la **responsabilidad de la Continuación de Viaje**.

Póliza de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual:

La póliza civil de responsabilidad contractual y extracontractual se puede obtener en una Compañía de Seguros o en un Club de Protección e Indemnización, o puede reemplazarse con algún mecanismo de carácter financiero.²⁰

La norma supranacional establece para esta modalidad de transporte la posibilidad de obtener una protección en cualquier parte del mundo, siempre y cuando, su jurisdicción y competencia permita, a elección del demandante, que las acciones legales emanadas de los contratos de Transporte Multimodal, sean conocidas por los jueces de cualquiera de los lugares siguientes, de conformidad con la Ley del país respectivo.

La póliza de seguro, de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual, tiene como objeto cubrir la responsabilidad señalada en las Decisiones respectivas del

²⁰ Acuerdo de Cartagena Decisión 331 Art. 31 Modificado por Decisión 393 Art. 11

Acuerdo de Cartagena, las cuales se adquieren en el contrato, incluso cuando no están claramente expresas.

Lo importante es que el Contrato de Transporte Multimodal esté en armonía con las Decisiones de la Comunidad Andina, y que la póliza de seguro u otro mecanismo de protección, cubran las responsabilidades adquiridas en el contrato.

La póliza de seguro u otro mecanismo de protección del Operador de Transporte Multimodal, debe cumplir con los siguientes requisitos mínimos:

- Beneficiario: Debe figurar el nombre de la empresa asegurada.
- Periodo de Cubrimiento: Mínimo un año con renovación automática.
- Cubrimiento Geográfico: Debe indicar los continentes o los países, entre los cuales cubre las operaciones de Transporte Multimodal.
- Objeto del Seguro: Debe indicar que cubre la responsabilidad del transportador en su calidad de OTMI, por la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías y por su responsabilidad ante terceros: por daño a personas o a bienes. Si la póliza se obtiene en Colombia, deberá ajustarse a las leyes contempladas sobre responsabilidad.²¹

Si la póliza se obtiene fuera de Colombia y no señala que se ajusta a las Decisiones del Acuerdo de Cartagena, deberá cubrir, como mínimo, las responsabilidades del OTMI, señaladas en dichas Decisiones.

Límite de responsabilidad por despacho: Mínimo 160.000 DEG (Derechos Especiales de Giro. Este límite no está establecido en la norma, pero es el recomendado por el Ministerio de Transporte. Si el cubrimiento obtenido, no fuere suficiente, en caso de siniestro, el OTMI deberá responder con su patrimonio.

²¹ Dediciones 331 y 393 Acuerdo de Cartagena y Resolución 425 de la Junta del Acuerdo de Cartagena

- Límite de responsabilidad a terceros: No está señalado en la norma y no hay una recomendación al respecto.
- Jurisdicción y Competencia: Esta póliza se puede obtener en Colombia o en otro país, siempre y cuando respalde los riesgos del beneficiario en calidad de Operador de Transporte Multimodal, y cuya jurisdicción y competencia para resolver los conflictos sea armónica con lo establecido en el Artículo 24 de la Decisión 331 del Acuerdo de Cartagena.

La Póliza de Continuación de Viaje:

Es una figura de Tránsito Aduanero preferencial que se aplica a la movilización de las mercancías internacionales o mercancías no nacionalizadas por el interior del territorio nacional entre una aduana de origen y una aduana de destino. Las mercancías en tránsito, para adquirir este derecho, deben estar amparadas por un Documento de Transporte Multimodal.

Esta póliza únicamente se puede obtener con Compañías Aseguradoras legalmente establecidas en Colombia.

Para cubrir la responsabilidad por la Continuación de Viaje, se deberá establecer una Garantía Global de Compañía de Seguros, la cual debe cumplir con los siguientes requisitos mínimos:

- Beneficiario: La Nación. Unidad Administrativa Especial, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.
- Vigencia: Un (1) año y tres (3) meses más.
- Cubrimiento Geográfico: Colombia.
- Objeto del Seguro: Responder por el pago de los tributos aduaneros suspendidos y por las sanciones generadas por el incumplimiento de las obligaciones contraídas con ocasión de las operaciones de T. M., en caso de pérdida de la mercancía, o no-finalización de la operación de T. M.
- Límite de responsabilidad: Garantía Global: 2.000 Salarios Mínimos.

- Jurisdicción y Competencia: Colombia.
- Beneficio de Excusión: La compañía bancaria o de seguros debe renunciar al beneficio de excusión (Artículo 496, parágrafo. Resolución 4240/2000.
- Restablecimiento Automático: Debe incluir el restablecimiento automático del valor asegurado por pago de siniestros. (Art. 497 Resolución 4240/2000)

1.3.7 Infracciones y Sanciones

De la Inscripción:

El OTM no puede desarrollar operaciones de Transporte Multimodal en el territorio nacional, o desde o hacia Colombia, sin estar previamente inscrito en el registro de Operadores de T. M. la persona que así lo hiciere será multada por la suma de 200 salarios mínimos legales mensuales vigentes.²²

Documentación Fraudulenta:

Infracción: Obtener la Inscripción en el Registro de OTM, en forma fraudulenta.

Sanción: Al obtener la inscripción en el registro de OTM, en forma fraudulenta, se dará lugar a la cancelación de la misma. Esta cancelación impedirá que el OTM sancionado pueda solicitar nuevamente, su inscripción.

Actualización Documental del OTM:

Todo Operador de transporte Multimodal debe mantener actualizado cualquiera de los requisitos de inscripción en el registro de OTM ante el ministerio de Transporte o de habilitación ante la DIAN.

²² Decreto 149 Art. 1 y Decreto 2685 Art. 75

Los OTM deberán comunicar al Ministerio de Transporte y/o ante la DIAN toda modificación que introduzcan:

- A su objeto social.
- A su dirección del domicilio.

Cambios del representante legal o apoderado o de sus agentes o representantes en Colombia o en el exterior.

Cambio en las coberturas de seguros, o no-actualización de las pólizas de seguro. Cualquier otro cambio en los requisitos de inscripción en el Registro de OTM que puedan significar una modificación de las condiciones bajo las cuales se realizó la Inscripción o Habilitación.

El Certificado de Registro tendrá una vigencia de cinco (5) años, prorrogables en forma automática por períodos sucesivos de cinco (5) años, con la sola presentación de las pólizas y/o constancias de cobertura.

La Inscripción en el registro de Operadores de Transporte Multimodal es indefinida, se cancelará por medio de una sanción o por voluntad del OTM.

Sanción 1: Certificado - Pérdida de Vigencia.

El Certificado de Registro perderá su vigencia, de pleno derecho, en caso que el OTM no mantenga vigente alguno de los requisitos de inscripción, hasta el momento en que demuestre nuevamente el cumplimiento de estos. El OTM tiene un plazo máximo de 3 meses para actualizar la información, contados a partir de la fecha en que alguno de los requisitos de inscripción haya perdido su vigencia, para acreditar nuevamente su cumplimiento. El Ministerio de Transporte informará al interesado, cuando haya lugar a ello.

Sanción 2: Inscripción en el Registro de OTM - Cancelación

Vencido el término de (3) tres meses, contados a partir de la fecha en que alguno de los requisitos de inscripción perdió su vigencia, para actualizar la información, el Ministerio de Transporte procederá a la cancelación de su inscripción en el Registro de OTM.

La cancelación de la inscripción en el Registro, por el motivo aquí señalado, impedirá que el OTM pueda solicitar nuevamente su inscripción en el Registro en el término de un (1) año.

El Ministerio de Transporte informará al interesado, cuando haya lugar a ello.

Información Estadística

El OTM debe presentar trimestralmente información estadística al ministerio de transporte, sobre sus operaciones de TM, de acuerdo con la reglamentación que se expida para tal efecto. En caso de no cumplir con esta obligación será sancionado de la siguiente manera:

Sanción 1: Certificado - Suspensión: 30 días mínimo.

Se suspenderá la vigencia del Certificado de Registro por un mínimo de treinta (30) días calendario y se mantendrá hasta tanto el OTM cumpla con la obligación que la motivo, con un máximo de 90 días.

Sanción 2: Certificado - Suspensión: 90 días.

Cuando el OTM, sea sancionado más de una vez, se suspenderá la vigencia del Certificado de Registro por un término de (90) días calendario. Durante este periodo el OTM deberá proceder a la actualización de la información.

Sanción 3: Inscripción en el Registro de OTM - Cancelación.

Si el Operador de Transporte Multimodal continua incumpliendo por más de noventa (90) días calendario se hará acreedor a la cancelación de la inscripción en el Registro.

La cancelación, por este motivo impedirá que el Operador de Transporte Multimodal pueda solicitar nuevamente su inscripción en el término de un (1) año.

Incumplir o Propiciar el Incumplimiento Normativo

Incumplir o propiciar el incumplimiento por parte de sus agentes, dependientes o subcontratistas, de las regulaciones de transporte expedidas por el Ministerio de Transporte, o por DIAN, tales como:

- Las Decisiones del Acuerdo de Cartagena y sus normas reglamentarias.
- Las regulaciones de transporte expedidas por el Ministerio de Transporte;
- Las regulaciones aduanera expedidas por la DIAN.

Las normas y regulaciones relativas al transporte de sustancias controladas, peligrosas, de circulación restringida y de todas aquellas mercancías cuyo transporte este sujeto a un régimen especial.

Las regulaciones expedidas por el Ministerio de Transporte y por la DIAN reconocen las Decisiones del Acuerdo de Cartagena, por lo tanto las infracciones a estas normas supranacionales, se deben considerar en este contexto.

El régimen jurídico aplicable al contrato de TM es el consignado en las Decisiones 331 y 393 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena y en las normas que la sustituyan, modifiquen o complementen. Todo aquello que no esté regulado por la Comunidad Andina, aplica la normatividad nacional.

Transporte Multimodal Internacional, es aquel que se encuentra dentro del ámbito de aplicación de las Decisiones 331 expedida en 1993 y 393 expedida en 1996 por la Comisión del Acuerdo de Cartagena y las normas que las modifiquen, sustituyan, complementen o reglamenten. (Decreto 149, Art.1)

El Transporte Multimodal Nacional, puede realizarse con mercancías no nacionalizadas, o nacionalizadas, siempre y cuando se combinen varios modos de transporte y exista un solo contrato y una sola responsabilidad entre un origen y un destino, ubicados ambos en el territorio nacional.

Si el comportamiento del OTM pretende engañar a la autoridad aduanera, mostrando la vigencia de su condición de OTM, cuando se encuentre bajo una sanción de suspensión temporal, o cuando haya perdido, de pleno derecho su condición de OTM, esto podría calificarse como un fraude y aplicarse la sanción correspondiente, lo cual implicaría la cancelación del Registro en el Ministerio de Transporte.

Sanción 1: Certificado - Suspensión 60 días.

Suspensión del Certificado de Registro, por el término de 60 días calendario, cuando sea acreedor de la primera sanción.

Sanción 2: Certificado - Suspensión 90 días.

Suspensión del Certificado de Registro, por el término de 90 días calendario, cuando sea acreedor de la segunda o tercera sanción.

Sanción 3: Inscripción en el Registro OTM - Cancelación.

Se cancelará la Inscripción en el Registro, cuando el Operador de Transporte Multimodal sea sancionado, más de 3 veces por la comisión de cualquiera de las infracciones. Esta cancelación impedirá que el OTM pueda solicitar nuevamente su inscripción en el término de tres (3) años.

Renovación del Certificado de Registro

El OTM deberá presentar una solicitud ante el Ministerio de Transporte, para la renovación del Certificado de Registro, antes del vencimiento del mismo.

El Ministerio dispondrá de 30 días calendarios, contados a partir de la fecha de recepción, para entregar el Certificado de Registro con la renovación correspondiente.

Sanción: Certificado à Caduca de pleno derecho.

Cuando la renovación no haya sido solicitada, el OTM queda inhabilitado, hasta que lo haga y esta sea concedida.

Infracciones Frecuentes en el DTM

El Documento Andino de Transporte Multimodal Internacional y el Contrato respectivo, fue aprobado por el Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático – CAATA, del Acuerdo de Cartagena, en la VIII Reunión Ordinaria celebrada entre el 31 de agosto y 1 de septiembre de 1999.

Los OTM, legalmente constituidos y autorizados para operar desde y hacia Colombia, deben cumplir con lo establecido en las Decisiones y Resoluciones del Acuerdo de Cartagena y las normas Colombianas que rigen sobre la materia.

No es obligatorio el uso del Documento Andino de Transporte Multimodal Internacional, sin embargo, quienes usen otro documento diferente, total o parcialmente, en su contenido o en el clausulado de su contrato, no podrán utilizar el logo de la Comunidad Andina.

Los DTM, deben identificarse como tales y contener las casillas identificadas en el Artículo 4 de la Decisión 331 del Acuerdo de Cartagena. Sin embargo, la omisión

de uno o varios de los datos, no afecta la naturaleza jurídica del documento como uno de Transporte Multimodal.

El Documento de Transporte Multimodal - DTM:

- Prueba la existencia de un Contrato de Transporte Multimodal, cuyo clausulado se encuentra al respaldo del DTM.
- Identifica al OTM, con su nombre, logo y dirección principal.
- Establece que el Operador de Transporte Multimodal – OTM, ha tomado bajo su custodia las mercancías, tal como aparecen descritas en el DTM.
- Identifica el lugar geográfico donde el OTM tomó las mercancías bajo su custodia y el lugar designado para entregarlas al Consignatario.
- Identifica al Expedidor, es decir, a la persona que celebró el contrato de Transporte Multimodal con el OTM e Identifica la fecha y el lugar donde se celebró el Contrato de TM. Puede ser diferente al lugar en que el OTM tomó las mercancías bajo su custodia y al lugar de entrega final.

Si el DTM, es el de la Comunidad Andina, podrá tener la categoría de Título Valor si se ha emitido en forma Negociable. Las copias, o los originales diferentes al principal, deberán llevar impreso o con sello la leyenda "No Negociable". El DTM original negociable, solo puede estar en manos del Expedidor, será entregado a este último cuando el OTM tome bajo su custodia las mercancías.

La DIAN tiene todo el derecho de verificar si las solicitudes de los beneficios aduaneros para las cargas amparadas por un DTM.

La solicitud de un beneficio aduanero, para las cargas de TM, debe ir acompañada de una copia de la Factura Comercial, con el fin de verificar si el Incoterms negociado, es armónico con el Contrato de Transporte Multimodal suscrito.

Numeración del DTM:

Los DTM deben tener una numeración consecutiva. El DTM es el primer documento de transporte que se elabora, por lo cual, en ningún caso es posible que su número coincida con otro documento de transporte efectivo, de ser así, esta es una prueba, que el DTM no está respaldando una Operación de TM, sino por el contrario, está demostrando que el DTM se elaboró con posterioridad y probablemente se está utilizando para acciones indebidas o fraudulentas.

Con frecuencia se observa que el DTM tiene el mismo número del BL (Documento de Transporte Marítimo), lo cual demuestra que el DTM fue elaborado con posterioridad al BL, por lo tanto el TM no incluye el Transporte Marítimo. Si después del Transporte Marítimo solo existe un modo de transporte, no se trata de una operación de Transporte Multimodal, sino un transporte unimodal por carretera, férreo, aéreo u otro.

De detectarse esta anomalía, deberá informarse al Ministerio de Transporte, y solicitar se aplique las sanciones correspondientes. Si es la autoridad aduanera, quien detecta esta anomalía, adicionalmente, debe ignorar el DTM y no otorgar el beneficio de la Continuación de Viaje.

En el DTM diseñado por la Comunidad Andina, existen 2 casillas para colocar el número del DTM, ambas deben coincidir.

Consignado a la orden de expedidor: En el DTM debe aparecer el nombre de la persona autorizada para reclamar o recibir las mercancías.

En los documentos de transporte efectivo, tales como la Remesa Terrestre de Carga, Guía Aérea o en el BL, solo debe aparecer el nombre del OTM. Por razones aduaneras se ha exigido que se incluya en el BL el nombre de la Zona Franca o el depósito donde finalmente llegarán las mercancías.

Cuando aparece mas de un Consignatario, en un BL u otro documento de transporte efectivo, lo más probable es que el OTM no está tomando la carga bajo su custodia en el lugar que lo expresa en el DTM, sino en el lugar o puerto de ingreso al país, a partir del cual realiza un transporte unimodal, generalmente por carretera.

Con frecuencia se observa en los BL una lista de Consignatarios, separados por "Y/O". Esto no es correcto, ya que el OTM es el único responsable de la operación. La inclusión de personas diferentes al OTM, como consignatarios, en el BL, prueba que el DTM no está respaldando una Operación de TM. Por lo tanto, la DIAN debe desconocer el DTM y en ningún caso otorgar los beneficios aduaneros e informar al Ministerio de Transporte para que aplique las sanciones correspondientes.

Lugar y Fecha de Recibo:

Corresponde al lugar y la fecha en que el OTM recibió las mercancías bajo su custodia. A partir de este el OTM es responsable por la mercancía, por las acciones de sus agentes y representantes y por los daños que esta pueda causar a terceros. El lugar donde el OTM recibe las mercancías, se supone, que el expedidor tiene derecho, a partir de ese lugar, de contratar el transporte, eso se verifica con el Incoterms de la negociación.

Modos de Transporte:

Deben indicarse los modos de transporte que se utilizarán en la operación de TM. Si se utiliza el DTM de la Comunidad Andina, se deben respetar los Códigos para cada modo de transporte. No se deben utilizar los Códigos aduaneros para diligenciar este espacio.

Fecha de Entrega Programada:

Solo en el caso en que se haya convenido una fecha de entrega de la mercancía, se diligenciará esta casilla, de lo contrario. El diligenciamiento implica responsabilidad del OTM en su cumplimiento y la indemnización en caso de incumplimiento.

Lugar de Entrega Final:

Es la ciudad, Zona Franca, bodega, o lugar donde el OTM entregará las mercancías al Consignatario.

La responsabilidad del OTM, termina cuando hace entrega de las mercancías al Consignatario y como constancia de ello el Consignatario le devuelve el DTM original.

Valor Declarado:

Esta casilla solo se debe diligenciar, cuando se ha convenido entre las partes asumir responsabilidad sobre el valor de las mercancías en destino. Normalmente esta casilla solo se diligencia cuando el transporte se refiere a mercancías valiosas que generalmente utilizan el transporte aéreo.

Lugar y Fecha de Expedición:

Se refiere al lugar y la fecha en que se firmó el DTM, el cual puede ser diferente al lugar en que el OTM recibió las mercancías y diferente al lugar donde el OTM debe entregarlas.

La fecha de expedición del DTM, debe ser anterior o al menos igual al primer transporte efectivo que el OTM contrató. Los DTM se expiden en el momento en que el OTM toma las mercancías bajo su custodia y a partir de este momento podrá contratar en nombre propio los transportes efectivos para la mercancía.

Cuando un DTM presenta una fecha de expedición posterior al BL, y el OTM declara que tomó bajo su custodia la mercancía en el puerto de embarque, solo está demostrando que su actuación no es correcta y que seguramente su pretensión es aprovechar beneficios a los cuales no tiene derecho.

Esta es una clara infracción y ante estas circunstancias, la DIAN, no debe aceptar el DTM, ni otorgar el beneficio de la Continuación de Viaje.

1.3.8 Manual de Diligenciamiento

Las Decisiones 331 y 393 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, son el marco jurídico del Transporte Multimodal en los países de la Comunidad Andina, por lo cual se constituyen en el soporte fundamental para el diseño de sus documentos.

El D.A.T.M.I. identifica las particularidades del Contrato de Transporte, principalmente en lo relativo a las partes contratantes, las características de las mercancías y del transporte (origen, destino, rutas, modos de transporte y fletes). La información que debe llenarse en el documento corresponde a las exigencias establecidas en las Decisiones 331 y 393 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, y adicionalmente se solicita otra información que de acuerdo a la costumbre se considera necesaria para facilitar el conocimiento de la mercancía o el trámite ante las autoridades competentes (dirección para notificaciones, instrucciones de manejo, No. de DTM originales expedidos).

1.4 MARCO LEGAL

1.4.1 Normatividad Internacional

En consideración a los requerimientos del comercio internacional, la Asamblea General de las Naciones Unidas, en 1978, convocó a una Conferencia para

elaborar un “Convenio de Transporte Multimodal Internacional”. La Conferencia se reunió en Noviembre de 1979 y en Mayo de 1980. En ambas reuniones se contó con la participación de 77 países, entre ellos Colombia. Adicionalmente se contó con la participación de organismos especializados, intergubernamentales y no gubernamentales. La Conferencia preparó el “Convenio de las Naciones Unidas para el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías”, y fue adoptado, por la misma, el 24 de Mayo de 1980.

1.4.1.1 Convenio de las Naciones Unidas para el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías

Surgió como iniciativa de la Asamblea General de las Naciones Unidas en el año de 1.978, mediante una convocatoria para la realización de una conferencia, la cual se llevo a cabo meses mas tarde en Noviembre de 1.979 y en mayo de 1.980.

Este convenio establece:

- Las Condiciones Generales de los Contratos de Transporte Multimodal.
- La Reglamentación para los Operadores de Trasporte Multimodal.
- Las Responsabilidades en la Operación y
- Los Requisitos a Cumplir.

Aunque no ha sido ratificado para entrar en vigor por los 30 países que pertenecen a las Naciones Unidas, es adoptado voluntariamente en los contratos de TM Internacional, no obstante, el CMT. en la actualidad no ha alcanzado él numero suficiente de ratificaciones o adhesiones para entrar en vigor. Al 31 de Diciembre de 1.994 solo en 7 países en altas partes contratantes del Convenio (Chile, Malawi, México, Marrueco, Rwanda, Senegal y Zambia) y es necesario que lo ratifiquen o se adhieran a el por lo menos 30 Naciones.

En Colombia, a partir de los años 80 y de este Convenio se inició un proceso de búsqueda de instrumentos para la facilitación del Comercio Internacional y el desarrollo del Transporte Multimodal.

1.4.1.2 Reglas UNCTAD-ICC

En vista del fracaso del C.T.M. y no existía una regulación estricta, se le encomendó a la Conferencia de las Naciones Unidas para el comercio y el desarrollo UNCTAD y a la Cámara de Comercio Internacional ICC. Que elaboraran las reglas, hoy conocidas como “Reglas UNCTAD–ICC” relativas a los documentos de Transporte Multimodal, basadas en las reglas de la Haya y la Haya-Visby, las cuales son de adopción voluntaria y entraron en vigencia el 1 de Enero de 1.992 (Estas reglas son provisionales, y solo, pueden ser adoptadas hasta el momento en que el Convenio entrara en Vigor.

1.4.1.3 Acuerdo de Cartagena Decisión 331

Fue elaborada por la Comunidad Andina (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela. Crearon una normatividad supranacional y de obligatorio cumplimiento para los países miembros.²³

²³ **Decisión 331:**

Artículo 37: Los organismos Nacionales competentes designados por los países miembros serán los responsables de la aplicación integral de la Presente Decisión en sus respectivos territorios.

Artículo 38: Sin perjuicio de lo establecido en el artículo anterior y de las demás atribuciones que se le confieren en virtud de la presente Decisión, los organismos nacionales competentes de los Países Miembros tendrán a su cargo la coordinación de todos los aspectos correspondientes al transporte multimodal con los usuarios, operadores, autoridades y organismos nacionales e internacionales. Los agentes o representantes en Colombia de operadores de Transporte Multimodal extranjeros, responderán solidariamente con sus representados o agenciados por el cumplimiento de las obligaciones y las sanciones que le sean aplicables por parte del Ministerio de Transporte.

En todo caso, la reglamentación a que se refiere este artículo estará sujeta a las normas internacionales adoptadas por el país y que regulen la materia.

Esta norma fue una simbiosis entre el texto de la UNCTAD-ICC, así como las disposiciones del C.T.M. en lo que fueron aplicables.

Fue adoptada el 4 de Marzo de 1.993 y se convirtió en el primer Tratado Internacional sobre Transporte Multimodal Internacional.

1.4.2.4 Acuerdo de Cartagena-Decisión 393 (modifico la decisión 331)

Por motivos de una contradicción con el decreto legislativo 714 del Perú promulgado el 7 de Noviembre de 1.994, la cual incorporaba las decisiones del C.T.M., pero con ciertas variantes para adecuarlo a las necesidades del país.

A causa de esto los Ministros de Transporte y Comunicaciones de los países andinos acordaron su revisión, modificando los artículos 9, 11 y 16 derogando el artículo que reintroducía para el Transporte Multimodal las excepciones de error en navegación y la administración del buque, y la el concepto de la “Debida Diligencia Antes de Comenzar el Viaje” como causales de excepción general de culpa.

Para esta modificación se tuvo en consideración además, que paralelamente los países que conforman el MERCOSUR (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay) venían trabajando en un proyecto de normativa que seguía los lineamientos generales del C.T.M., con algunas modificaciones, pero sin alterar la estructura del sistema de responsabilidad y era conveniente propender a la formidad legislativa.

El compromiso que contiene la decisión 331 modificada es una formula sumamente atractiva, ya que conlleva la puesta en practica del principio de distribución de riesgo en el transporte marítimo en que deben participar los portadores y cargadores que a su vez transfieren esos riesgos a los aseguradores

de carga y de la responsabilidad civil, con un límite relativamente bajo de la responsabilidad del transportista.

1.4.2.5 Resolución 425

Fue creada en el año de 1.996, mismo año en que se aprobó la modificación de la decisión 331 del Acuerdo de Cartagena. Mediante esta resolución se reglamentó la inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal y precisó algunos de los requerimientos.

1.4.2.6 Resolución 23 de Noviembre

Fue elaborado por la ALADI, el 23 de Noviembre de 1.996, a causa de armonizar las decisiones del acuerdo de Cartagena y la Normatividad de los Paises Miembros del MERCOSUR, a pesar de todos los esfuerzos de la JUNAC por tenerlos presentes al momento de la modificación de la decisión 331 del Acuerdo de Cartagena.

Esta resolución es el producto de un proceso de concertación entre ambos bloques subregionales, sin embargo estos acuerdos no han sido adoptados.

1.4.2.7 Decisión 477 de Junio de 2.000

Esta decisión introduce el tránsito aduanero internacional para el Transporte Multimodal entre países de la Comunidad Andina.

1.4.2 Normatividad Nacional

A pesar de que la Normatividad Subregional es de carácter obligatorio para todos los Países miembros. Fue necesario por mandatos de las mismas o por la

necesidad de precisar las formalidades en el ámbito nacional, aprobar algunas normas con estos objetivos.

1.4.2.1 Ley 336 de 1.996

En Mandato de la decisión 331 del Acuerdo de Cartagena, que Ens. Art. 37, asigna como responsabilidades de la aplicación integral de esta decisión en sus respectivos territorios a los Organismos Nacionales Competentes designadas por los Países Miembros.

Por tal motivo se incluyó en el Estatuto Nacional de Transporte, ley 336 de 1.996, la designación del Ministerio de Transporte como el Organismo Nacional Competente para lo relativo al Transporte Multimodal.²⁴

Decreto 149

Decretado en el año de 1.999, el cual preciso algunas formas para el proceso de inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal, ante el Ministerio de Transporte, se identifican las infracciones y se establecieron las sanciones correspondientes.

1.4.2.2 Decreto 2685 de 1.999

Este decreto rige lo correspondiente al Comportamiento Aduanero sobre Transporte Multimodal en lo referente a:

- Operaciones de Transporte Multimodal.
- La Responsabilidad del O.T.M.

²⁴ Ley 336. Artículo 7º. Para ejecutar operaciones de Transporte Multimodal nacional o internacional, el operador de Transporte Multimodal deberá estar previamente inscrito en el Registro que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte. Para obtener este registro, el solicitante deberá acreditar el cumplimiento de los requisitos, relacionados con la calidad del modo de transporte, con el capital, agentes y representantes, cobertura de seguros de responsabilidad civil y demás que sean exigidos por las normas reglamentarias.

- La **Granita**.
- La Autorización de la Continuación del Viaje.

1.4.2.3 Resolución 4240 de 2.000

Establecido por la DIAN, en este se reglamenta todo lo correspondiente al comportamiento aduanero del TM.

2. EL TRANSPORTE MULTIMODAL COMO SIMBOLO DE COMPETITIVIDAD

2.1. IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

La importancia del TM es indiscutible. Los conceptos de producción, comercio y transporte dentro de este esquema no pueden analizarse en forma separada, el uno no tiene razón de ser sin los otros. Una producción altamente eficiente no garantiza niveles de competitividad en los mercados si no se cuenta simultáneamente con un buen transporte también altamente eficiente y competitivo. La competitividad en los procesos productivos, en el transporte y en las transferencias de las mercancías es un requisito para mejorar nuestras condiciones de participación en los mercados.

El precio de nuestros productos en el mercado, esta conformado en gran parte por el costo del transporte, Para mejorar las condiciones de competitividad en el mercado es necesario:

- Incrementar los niveles de productividad y
- Disminuir la participación del transporte en su precio final.

El Multimodalismo permite aplicar economía de escala al proceso de transporte de mercancías, aprovechando las ventajas de cada modo de transporte, para obtener mayor precisión en los tiempos de entrega. Esto permite a los empresarios adelantar una plantación estratégica de sus procesos de distribución y producción.

El TM ha hecho posible convertir ventajas, los obstáculos de la combinación de modos, mediante el desarrollo de nuevas tecnologías de planeación y de operaciones de transporte, aplicando conceptos de reingeniería, racionalización de procesos y logística empresarial.

En otras palabras, seguridad, facilidad de acceso, velocidad, eficiencia, empleo, explotación apropiada de la tierra y control de la contaminación constituyen, en conjunto, los beneficios principales de TM.

El éxito en este sentido requiere una visión general y un enfoque equilibrado, ya que cualquier sistema de transporte integrado tiene que basarse en el análisis racional y minucioso de costo-beneficio y en un trato justo e igual de modalidades complementarias de transporte.

Los países de economías en surgimiento, como Colombia deben tener en cuenta estos factores para promover un mejor transporte, el que, a su vez, fomenta el comercio internacional y el desarrollo.

2.1.1 El Transporte Multimodal Impulsa el Comercio Internacional

La Multimodalidad es un elemento clave en cualquier sistema de transporte moderno. Apunta al comercio internacional y al crecimiento económico y, al mismo tiempo, satisface los requisitos del desarrollo sostenible. Se ha reconocido que el enfoque Multimodal es una herramienta importante para armonizar los aspectos económicos, sociales y ambientales de la sostenibilidad.

El comercio internacional en la actualidad se caracteriza por un proceso constante por obtener mayores niveles de competitividad, como única manera de conquistar o mantener mercados externos. Es cada día más evidente la incidencia de los costos de transporte en la competitividad de los productos. El transporte

Multimodal permite ahorros substanciales en los procesos de distribución física de las mercancías de importación y exportación.

En el ámbito internacional los usuarios del Transporte han encontrado en el TM una herramienta útil y flexible para manejar la distribución física de sus productos de una manera ágil, segura, eficiente y a costos competitivos.

La situación en nuestro país es preocupante, si Colombia quiere competir en los mercados internacionales es preciso que vuelva los ojos al transporte Multimodal.

Colombia pasa de ser un país fluvial y férreo a convertirse en una Nación de carreteras, hecho que aumento los costos del transporte, en la actualidad es precaria la situación Colombiana en materia de ferrocarriles, si Colombia construye anualmente 200 kilómetros de vías férreas, igualaría al resto de países solo en el año 2030.

Además de las vías férreas los puertos son clave para el comercio exterior, se necesita un puerto de aguas profundas para navegación de grandes buques, lo que permitiría la disminución de fletes y el aumento del comercio por el océano pacífico.

La integración de todas las modalidades de transporte, mediante un solo contrato, generaría mayores beneficios al comercio internacional y nacional, generando mayores ingresos para el país, lo que evidentemente estimularía cada día más el comercio internacional.

2.1.2 Oportunidades de Comercio y Transporte Multimodal

El comercio es indispensable para todo ciclo de producción-consumo. De la materia prima o producto básico, pasando por la fabricación o elaboración

intermedia, hasta llegar al producto de consumo final, los bienes pasan por una serie de operaciones de compra y venta. Cada una de estas operaciones constituye una oportunidad de comercio no solo para el comprador y el vendedor, sino también para todo tercero proveedor de servicios que participe en la operación.

Como resultado de una operación, los bienes se trasladan a otro lugar donde son transformados, almacenados y preparados para la próxima operación. Prácticamente no hay comercio sin transporte, y este puede convertirse en un obstáculo al comercio por diversas razones:

- Inexistencia o costo excesivo,
- Prácticas comerciales o costumbres de comercio relativas al transporte inadecuadas y
- Un marco reglamentario no favorable a las actividades comerciales, que puede conducir a las razones 1) y 2) ya citadas.

Para aprovechar las oportunidades de comercio, los compradores y vendedores tienen que tener acceso a servicios de transporte que puedan garantizar el costo más bajo, el tiempo de tránsito más corto, las frecuencias deseadas y la plena fiabilidad. Estas condiciones son relativamente fáciles de satisfacer en el contexto de los servicios nacionales de transporte unimodal, pero más difíciles en los servicios internacionales de transporte que usan dos o más modos de transporte.

Algunos operadores de transporte internacionales están integrando los servicios que prestan las compañías de transporte unimodales que operan en diferentes países en cadenas eficientes de logística de transporte. Los transportistas nacionales y los organizadores de transportes hacen frente a la nueva tarea de prestar servicios de valor añadido, aprovechando formas de cooperación, como las empresas conjuntas.

La intensificación de la competencia internacional y la ampliación de los mercados geográficos han obligado a los fabricantes a concentrarse en la producción integrada y las estrategias de logística del transporte para reducir costos y al mismo tiempo obtener servicios de mejor calidad.

Las oportunidades de comercio pueden mejorarse mediante operaciones de logística de transporte. Mediante la asignación de la responsabilidad con respecto a toda la operación de transporte a un solo socio comercial y, mediante el establecimiento de un marco legal adecuado que estimule la prestación de servicios de transporte nacionales eficientes aprovechando las empresas conjuntas. Manejando bien estas posibles mejoras dentro de un enfoque Multimodal, pueden crearse sinergias que produzcan oportunidades de comercio inesperadas para los comerciantes nacionales y los proveedores nacionales de servicios de transporte en beneficio de la economía nacional.²⁵

2.1.3 El Impacto del Transporte Multimodal en las Oportunidades Comerciales

2.1.3.1. Beneficios del transporte multimodal.

Para el país:

- § Descongestión en los Puertos Marítimos.
- § Menores costos en el control de Mercancías.
- § Mayor seguridad del recaudo de los tributos.
- § Autocontrol del contrabando.
- § Reducción en costos de recaudos de Tributos Aduaneros.
- § Mayor competitividad de nuestros productos en los mercados internacionales, y
- § Menores precios de las mercancías importadas.

²⁵ Transporte Multimodal una Operación Logística de Transporte Maria del PILAR Lozano E.

Para el OTM y el transportador efectivo:

- § Programación de las actividades.
- § Control de la carga de compensación.
- § Carga bien estibada (evita siniestros)
- § Programación del uso de vehículos de transporte.
- § Programación de ingresos.
- § Continuación de viaje hasta el destino final.
- § A diferencia del Tránsito Aduanero, el OTM no requiere un SIA para solicitar la continuación de viaje. El OTM es DECLARANTE.
- § Reconocimiento del Documento de Transporte Multimodal como documento aduanero.
- § Tratamiento preferencial en aduanas de ingreso y de paso.

La carga amparada por un Documento de Transporte Multimodal debe ser autorizada para continuar el viaje el mismo día que se solicita.

Para el Usuario:

- § Menores costos en operación total de transporte.
- § Menores tiempos de viaje.
- § Programación de inventarios.
- § Certeza en el cumplimiento de la operación.
- § Tener un solo interlocutor con responsabilidad total.
- § Atención técnica de manejo de la carga.
- § Menores riesgos de pérdida por saqueo o robo, y
- § Capacidad de negociación (grandes generadores).

Consecuencias a largo plazo:

En un plazo más largo, a medida que se desarrollen servicios de TM seguros y eficaces, los usuarios de transporte estarán en condiciones de considerar la

reorganización de sus medios de distribución. (Por ejemplo, redes de plataformas logísticas y alianzas que hagan más eficientes las operaciones modales.

La presión de los usuarios de transportes y el deseo de mantener su competitividad obligará a los OTM a reestructurar sus operaciones explotando, entre otras cosas, empresas mixtas con socios extranjeros. De manera creciente, tratarán de diferenciar sus servicios a fin de conseguir ventajas competitivas de mercado. Al ofrecer a los posibles usuarios de transportes una mayor variedad de servicios de valor añadido, pueden hacerse con una parte más importante del mercado y aumentar sus beneficios.

Los gobiernos tendrán que planear nuevas infraestructuras y organizaciones institucionales, prestando mayor atención a las necesidades de la industria del transporte, con objeto de satisfacer las necesidades de la economía nacional.

A largo plazo deberá, fomentarse una mejor cooperación entre los sectores público y privado en el ámbito del comercio y del transporte nacional mediante el establecimiento, en cooperación con los gobiernos, de grupos de trabajo nacionales que puedan debatir y profundizar las cuestiones que plantea el entorno del TM y someter a la consideración de los gobiernos y de otras partes interesadas medidas políticas y operacionales.

2.2 RETOS FUTUROS DEL OTM CON MIRAS HACIA LA COMPETITIVIDAD

2.2.1 La Infraestructura

El OTM es un empresario, con alto conocimiento del mercado y con una visión comercial de lo que representa el transporte en la competitividad de un producto. Su actividad es eminentemente internacional, lo cual implica que debe tener una red de agentes, encargada de la dirección operativa de sus actividades en las rutas atendidas.

Una operación de TM involucra a muchos actores pero también requiere de infraestructura física.

El Transporte Multimodal utiliza la infraestructura del transporte unimodal y segmentado, pero esto no es suficiente cuando se necesita que la carga fluya rápidamente en su lugar de origen y su lugar de destino. Nuevos conceptos entran a participar en la infraestructura de transporte, que requiere una carga internacional que circula por el interior del territorio nacional y el manejo del contenedor.

Los Terminales Interiores de carga o Puertos Secos, los Centros de Transferencias y las Instalaciones de seguimiento y comunicaciones, hacen parte de la nueva infraestructura que debe incorporarse para hacer posible el Transporte Multimodal.

2.2.1.1 Puertos Secos

De acuerdo con la UNCTAD, la definición más acertada de los Puertos Secos es:

“Instalación no costera de uso público, distinta de un Puerto y de un Aeropuerto, aprobada por un organismo competente, equipada con instalaciones fijas y ofreciendo servicios para manipular y almacenar temporalmente cualquier clase de mercancías incluyendo contenedores que sea considerada como en tránsito para efectos de aduana, por cualquier modo de transporte de superficie no costero, y

que tiene además la capacidad de efectuar controles aduaneros que permitan a estas mercancías continuar su tránsito, terminar el viaje y ser utilizadas localmente, ser despachadas para exportación o ser reexportadas según sea el caso²⁶

Funciones principales de los Puertos Secos:

- Asuntos aduaneros.
- Transferencia de modo de transporte para contenedores.
- Almacenamiento temporal de cargas.
- Consolidación y des-consolidación de los contenedores cercano a los interesados.
- Limpieza y preparación de los contenedores.
- Mantenimiento y reparación de contenedores.

El aporte de los Puertos Secos al Sistema Multimodal es enorme, pues este permite que los sellos del contenedor permanezcan intactos desde un lugar cercano al embarcador hasta un lugar cercano a su destino final, garantizando la disminución de pérdidas y reclamos por mala manipulación.

En regiones y países que no poseen acceso directo al mar, la presencia de los puertos secos permite que se realicen localmente ciertas actividades que antes eran realizadas en el Puerto Marítimo, esto permite tener un completo control y genera empleo en el área, además, permite agilizar las operaciones del Puerto Marítimo y descongestiona en parte su labor.

Puertos secos en Colombia:

Durante los últimos años, se ha venido introduciendo la figura de Puerto Seco en Colombia, para el caso de Buenaventura, los candidatos más oprobados están

²⁶ Documento transporte multimodal Presente y Futuro - Sociedad Portuaria de Cartagena

ubicados en Buga, Valle, La Tebaida, Quibdo y Medellín, cercanías, a largo plazo se ha pensado en la ubicación de un Puerto Seco en las afueras de Bogota.

Para que un puerto seco sea efectivo, el tiempo total de viaje, incluido el tiempo empleado en la transferencia, debe ser muy similar al tiempo total sin transferencias, factor difícil de lograr con el sistema férreo actual en Colombia; además, el precio total del tramo inicial por carretera, sumado al precio de transferencia del camión al tren, sumado al precio pagado por el transporte en tren, debe ser menor que el precio que se pagaría si todo el trayecto se efectuara por carretera, a favor de eso se podría decir que el proceso de Aduana y Antinarcóticos podría ser llevado a cabo en el puerto seco, que los trenes no tienen restricciones de tránsito nocturno ni los días festivos, no paran a control de pesaje, a requisas y además no pagan peajes.

Estas ventajas inclinan la balanza a favor del tren, únicamente en los casos que funcionan a velocidades adecuadas por trayectos largos y según analistas económicos, esto se justifica a partir de los 250 Km de recorrido plano en carrilera.

2.2.1.2 Centros de Transferencias

Los centros de Transferencias Intermodal son instalaciones que facilitan la combinación de los diferentes modos de transportes presentes en un corredor de Comercio Exterior, con el fin de aprovechar las ventajas y los beneficios, que de acuerdo con la vocación de la carga, ofrece cada uno.

Un corredor de Comercio Exterior, es el conjunto completo de la infraestructura y de servicios para los actores del transporte de carga, ubicada entre el origen y el destino de la carga, constituida por: las vías, los servicios de comunicaciones, los centros de transferencias, los puertos secos, los talleres a atención a los vehículos, los hoteles y los restaurantes.

2.2.1.3 Instalaciones de Seguimiento y Comunicaciones

Es la transferencia de transacciones comerciales y administrativas de computador a computador utilizando un estándar preestablecido para estructural la información.

Se origino debido al gran numero de elementos de información relativo a las mercancías, su medio de transporte y los métodos de pago, que se deben producir, verificar, transferir, recibir, procesar y archivar durante una transacción de comercio.

Esta actividad evita errores por manipulaciones descuidadas y monótonas de la información, ahorra costos administrativos de personal (papel, tinta, fotocopias, llamadas, fax, etc.), permite el manejo eficiente de toda la información en un tiempo real disponible simultáneamente para todos los interesados, agiliza los procesos de cobro, agiliza los procesos de comunicación de la información con las autoridades, permitiendo a estas ultimas llevar estadísticas y controles en tiempo real para la planeación y respuesta inmediata alas eventualidades.

3. SITUACIÓN DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN CARTAGENA DE INDIAS.

PLATEAMIENTO DE LA PROBLEMÁTICA ACTUAL

Cartagena no dispone de un sistema de Transporte Multimodal complejo de movilización de carga, para que se constituyan y operen verdaderas empresas de transporte y logística multimodal.

La interacción entre el modo portuario, férreo, carretero y fluvial no despegan. Para ver nacer un sistema multimodal en el país, se hace necesario complementar el sistema con centros modernos de transferencia y despacho de carga, reduciendo los costos de operación en los puertos y garantizando la eficiencia del sistema integrado y evitar los trastornos enormes que se producen cuando se intenta realizar el proceso de integración de los distintos modos de transporte.

3.2 ESTADO ACTUAL DE LAS VIAS DE ACCESO EN CARTAGENA DE INDIAS

3.2.1 Vías Férreas

Los ferrocarriles son un factor importante en el comercio de gránulos y en el manejo de carbón es prácticamente irremplazable. Todos los estudios que tenemos indican que la mejor opción para sacar los carbones en este momento es por medio del tren, pues el transporte que habría que hacer de la mina al sistema

fluvial y de este a los barcos de altamar, es más costoso de lo que es el ferrocarril en este momento. Hay necesidad entonces, a muy corto plazo, de empezar a programar la construcción de la doble línea entre los puertos de exportación y La Loma y la Jagua de Ibirico, de modo que provea una capacidad de transporte en ese corredor superior a los cuarenta millones de toneladas por año. La línea actual permite exportar de forma óptima alrededor de veintitrés millones de toneladas y va a estar copada muy rápidamente.

Pretender conectar a Bogotá con el río Magdalena por tren es económicamente inviable ya que las pendientes y las curvaturas de la línea actual obligan a que cada tren que llegue a La Dorada hay que subdividirlo en varios trenes adicionando un número importante de locomotoras. Desde allí a Bogotá la única alternativa viable es el transporte multimodal utilizando el modo carretero haciendo una transferencia de los contenedores en un puerto seco mecanizado y eficiente.

Actualmente se encuentran en operación por parte del sector privado dos concesiones ferroviarias, denominadas Concesión del Pacífico y Concesión del Atlántico. La primera, deberá reconstruir y operar 499 Km y la segunda 1.484 Km lo cual representa que el 63% de la red original del país se encuentra concesionada. El tren privado del Cerrejón, es el único en Colombia que opera en trocha ancha.

Para efectos de mantener la continuidad de la red intermodal nacional, es importante que el Estado continúe rehabilitando y ejecutando aquellos otros tramos no concesionables pero económicamente viables, financieramente sostenibles y técnicamente factibles. Aquí es importante indicar la necesidad de comunicar la red con el resto de puertos de la costa atlántica como son Barranquilla y Cartagena. De esta forma, la red férrea permitirá consolidar la conectividad comercial entre las regiones del centro del país y las costas, mejorando la competitividad de nuestros productos en el exterior.

El ferrocarril es un ente económico que tiene que generar utilidades o de lo contrario será muy difícil garantizar su operación y su continuidad a mediano y largo plazo.

3.2.2. Vías Marítimas

El diagnóstico indica que no hay necesidad de nuevos puertos en el mediano plazo. El puerto de Cartagena está completamente amortizado y operando con un alto grado de eficiencia.

La concesión del dragado del Río Magdalena para mantener la navegabilidad, profundidad y operatividad de los terminales portuarios, es necesaria para garantizar la competitividad.

La construcción del Puerto Integrado de Zúñiga para la exportación de los carbones del Cesar, Córdoba y el Interior del País, el Superpuerto de aguas profundas en la Ciénaga de Mallorquín en Barranquilla, son proyectos que deben adelantarse como parte de un plan de expansión portuaria si hacen más eficientes y competitivas las operaciones y los fletes portuarios.

3.2.3. Vías Aéreas

El gobierno de Colombia ha impulsado varias iniciativas de privatización para desarrollar la infraestructura de transporte aéreo, incluyendo la concesión de la explotación de algunos aeropuertos como Cartagena, Barranquilla, Cali y la segunda pista de aterrizaje de Bogotá.

Para continuar afrontando con éxito el reto de la globalización y el aumento del transporte aéreo se debe trabajar para lograr la calificación del aeropuerto de Cartagena en nivel uno de la FAA y la liberalización tarifaria de este mercado, lo

que permitirá a las aerolíneas ofrecer servicios expandidos entre las ciudades de Estados Unidos, Europa, América Latina y Colombia, reflejando el efecto positivo que tiene sobre los pasajeros y la carga internacional.

De igual forma, como proyecto se debe seguir manteniendo y ampliando los aeropuertos regionales dotándolos de una infraestructura adecuada, tanto a nivel aeroportuario como aeronáutico, para asegurar la competitividad regional.

3. 2. 4 Vías Fluviales

Hay que hacer un esfuerzo para restablecer la navegación en el río Magdalena en la parte baja, ya que en la parte media y alta esta cerrado prácticamente durante la mitad del año.²⁷

3.3 PERSPECTIVAS FUTURAS SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL EN CARTAGENA DE INDIAS

Hacia el futuro deberemos avanzar paralelamente en el proceso de integración con los distintos modos de transporte para garantizar su eficiencia. De modo complementario, para garantizar la interacción del modo férreo con el sistema de transporte nacional y reducir los costos del mismo, la rehabilitación de la red se debe trabajar con la habilitación de puertos secos y centros de transferencia intermodal de carga. Esto permitirá justificar las enormes inversiones que se están realizando en la recuperación del modo ferroviario y le permitirá acceder a la carga de vocación ferroviaria que, debido a la ubicación de su origen o destino, no cuenta con acceso directo a la red férrea.

²⁷ El Estado de la Infraestructura en Colombia Luis Fernando Jaramillo

4. SITUACIÓN DEL PUERTO DE CARTAGENA FRENTE A OTROS PUERTOS DE COLOMBIA Y EL MUNDO

4.1 PUERTO INTERNACIONAL

4.1.1 Puerto de Cartagena vs. Puerto de Valencia

SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE CARTAGENA

Visión

Trabajar para consolidarse en el siglo XXI como un Terminal de contenedores y de cruceros altamente competitivo en el caribe.

Misión

Prestar servicios portuarios que impulsen el desarrollo del comercio exterior e incentiven el turismo internacional, para lo cual cuenta con un talento humano idóneo, la tecnología y equipo de avanzada, que le permiten ser eficientes y confiables en cada una de las operaciones.

Primer Terminal de Contenedores en Colombia

- § Estratégica ubicación en el Caribe.
- § Conexión con más de 384 puertos en 102 países.
- § Centro Logístico Integrado del Caribe.
- § Altos estándares de eficiencia.
- § Moderna tecnología en sistemas de información y comunicaciones.

- § Mejores fletes y tiempos de tránsito y mayores frecuencias.
- § Acuerdos de seguridad internacionales.
- § Alta productividad en operaciones.
- § Permite cumplir con las metas de competitividad de sus usuarios.

Puerto en Línea

La manera más fácil y segura de realizar comercio exterior es a través de:

- § Conectividad
- § Integración
- § Sistemas de información
- § Cooperación
- § Seguridad & transparencia
- § Tecnología
- § Agilidad

Servicios de Transacciones en Línea

- § Autorizaciones de ingreso de carga.
- § Facturas en línea.
- § Gestión de naves.
- § Gestión de contenedores.
- § SIDUNEA / Web.
- § SYGA Exportaciones (DIAN).
- § Gestión de contenedores vacíos.
- § Gestión de BL/Manifiestos de carga.
- § Estados de cuenta / Web (facturas / pagos).

Infraestructura

La empresa privada Sociedad Portuaria Regional de Cartagena (SPRC) opera un Terminal de contenedores de 440.000 metros cuadrados.

Aeropuerto

El aeropuerto Internacional Rafael Núñez, localizado a solo 10 Km del puerto, puede recibir aviones de carga hasta tipo B747. Tiene vuelos diarios internacionales a Miami, Panamá y Caracas.

Fondeo

Área de fondeo localizada a 0.8 Km. al sur de Fuerte Pastelillo y de Punta Castillo.

Acercamiento

Canal navegable de 14 metros de profundidad abierto 24 horas al día, con boyas iluminadas para las operaciones nocturnas.

Abastecimiento de Combustible

El combustible en el Puerto de Cartagena y en la Bahía de Cartagena es suministrado por una Multinacional Petrolera.

Reparación de Contenedores

En el área del Terminal se encuentran disponibles servicios de mantenimiento y de reparaciones a pequeña escala.

Grúas

La SPRC opera cuatro grúas pórtico post-panamax de 40,6 toneladas de capacidad; (2 grúas adicionales se han comprado a NOEL) dos grúas móviles de 100 toneladas y 8 grúas RTGS de 40 toneladas con llantas.

Aduanas

El Terminal de contenedores tiene un área de inspección de aduanas con ocho posiciones. En el Terminal se pueden realizar cuatro clases diferentes de inspecciones de contenedores / carga:

- § Inspecciones de aduana.
- § Inspecciones anti-narcóticos.
- § Inspecciones sanitarias (únicamente contenedores de alimentos).
- § Inspecciones de mercancías.

Puertas de Acceso

Existe una sola puerta de acceso con tres carriles de entrada y tres de salida.

Iluminación

El Terminal está iluminado por postes de luz de 45 metros. Una planta de 2,8 MW le suministra energía a todo el Terminal.

Ubicación

Latitud 10°19'N longitud 75°35'W.

Área de Operaciones

Existe un área total de operaciones de 37.4 hectáreas con la siguiente capacidad:

Capacidad operativa: 1.200.000 TEU.

Tabla 1. Características según la Profundidad y el Calado Operacional.

| Muelle | Longitud (Mts) | Profundidad (Pies) | Calado operacional (Pies) |
|----------|----------------|--------------------|---------------------------|
| Muelle 1 | 200 | 20 | 19 |
| Muelle 2 | 202 | 36 | 35 |
| Muelle 3 | 182 | 36 | 35 |
| Muelle 4 | 130 | 29 | 28 |
| Muelle 5 | 202 | 39 | 38 |
| Muelle 6 | 182 | 39 | 38 |
| Muelle 7 | 270 | 44 | 43 |

| | | | |
|--------------------|-----|----|----|
| Muelle 8 | 268 | 45 | 43 |
| Ro-Ro 1 (Muelle 2) | 202 | 36 | 35 |
| Ro-Ro 2 | 40 | 39 | 38 |

Fuente: SPRC.

Tabla 2. Equipos del Terminal

| Cantidad | Equipo | Capacidad por Unidad (Ton) |
|----------|---|----------------------------|
| 4 | Grúas Post Panamax | 40 |
| 2 | Grúas Móvil | 100 |
| 8 | Rubber Tired Gantry Cranes RTGs | 40 |
| 14 | Reach Stackers | 45 |
| 7 | Giant Front | 35 |
| 6 | Empty Containers | 9 |
| 78 | Trucks Cams | 35 |
| 20 | Plataformas de 45 | 35 |
| 63 | Plataformas de 40 coner less y normales | 35 |
| 6 | Top lifter 15500 | 7 |
| 6 | Top Lifter 6000 Diesel | 3 |
| 4 | Electrical Top Lifter 4500 | 2.5 |
| 2 | Electrical Top Lifter 5000 | 2.5 |

Fuente: SPRC.

Asistencia Médica

El Hospital Naval privado está localizado a 3 Km. del puerto y el Hospital de Bocagrande a 5 Km. del puerto.

Pilotaje

Obligatorio. La estación del piloto se encuentra a 8 millas náuticas de los principales muelles de Cartagena. Los pilotos son recogidos a las 10°19'04"N, 75°36'14"W en la primera boya de mar en la entrada al Canal de la Bahía. Se

puede contactar al piloto en los canales 11 o 16. La señal de llamada del piloto está ubicada en Bocachica.

Radio

Todas las comunicaciones portuarias se realizan en los Canales VHF 11 y 16.

Estación de Refrigerados

- § Estación de refrigerados en el patio principal - 72 conexiones (440 v)
- § Sistema de monitoreo - Energía diesel 50 conexiones (440 v)
- § Estación en el cobertizo No. 2 - 22 conexiones (440-220 v)
- § Estación en el cobertizo No. 3 - 24 conexiones (440-220 v)

Reparación de Buques

Astivik y Astillero Naval operan un astillero cerca de Mamonal.

Mareas

El rango de la marea del Puerto de Cartagena es de 0,3 metros.

Tiempo

GMT + 5 horas

Remolcadores

Los remolcadores son obligatorios para los buques de más de 2.000 dwt. Tres empresas privadas suministran el servicio de remolcadores.

Descarga de Camiones

El tiempo de descarga promedio de camiones es de 21 minutos y el tiempo de carga es de 32 minutos. El Terminal está ubicado sobre el sistema vial principal.

Almacenaje

La SPRC tiene un total de 28.000 metros cuadrados de área cubierta de almacenaje incluyendo 5 bodegas y un cobertizo para mercancías clasificadas.

Tratamiento de Basuras

La disposición de residuos sólidos puede hacerse por camión o por barcaza.

Agua

La SPRC tiene disponible agua dulce en el muelle para el suministro a buques. Existen tres barcasas con capacidad de hasta 600 dwt.

Clima

Caliente tropical (23-34°C). Los vientos varían según la estación. Los vientos del norte soplan durante la temporada seca (diciembre a abril). Los vientos del sur tienden a soplar durante la temporada de lluvias (mayo a noviembre) pero son menos frecuentes y menos intensos que los vientos de la temporada seca.

Basculas

Existen seis básculas: dos en los carriles de entrada, dos en los carriles de salida y dos dentro del Terminal.

Horario Laboral

El puerto opera 24 horas al día, 365 días al año.²⁸

TERMINAL PORTUARIO POLIVALENTE DE VALENCIA (ESPAÑA)

Valencia

²⁸ Sociedad Portuaria Regional de Cartagena de Indias

Capital de la provincia del mismo nombre, situada a orillas del mediterráneo con 764.293 habitantes (2004). Fundada en el año 138 antes de Jesucristo por el cónsul romano Junio Bruto quien le otorgó el nombre de Valencia.

Antecedentes

Un objetivo permanente del Puerto Autónomo de Valencia (P.A.V.) es mejorar la eficiencia de sus infraestructuras distribuyendo con racionalidad los distintos tráficos entre las unidades de explotación del puerto, de manera que buques y mercancías tengan el tratamiento más adecuado y homogéneo con la relación costo / servicio más bajo posible. En la primera mitad de la década de los 80 este esfuerzo se materializó en la puesta en servicio de un muelle para gráneles y una Terminal para contenedores. La siguiente etapa concernía a la mercancía general.

Un aspecto a considerar es el hecho de que las operaciones de carga / descarga son efectuadas por operadores marítimos y portuarios cuya actividad, en el caso de mercancía general, no se limita a un modo de operación sino que abarca todas las modalidades: contenedores, paletas y mercancía no unitizada en LO/LO y operaciones RO/RO. La racionalidad mencionada en la gestión de la explotación del puerto se materializa en la asignación de una zona de operaciones para su explotación por una única empresa. Esta concentración permite una utilización más eficiente de los equipos y de las superficies, así como un mejor control de las actividades. Es la aplicación del principio de la unidad de gestión.

Bajo esta perspectiva, el Puerto Autónomo de Valencia decidió la puesta en servicio de una Terminal orientada hacia mercancía general cuya gestión es efectuada por un único operador portuario.

Criterios de Dimencionamiento

La nueva Terminal debía permitir la realización de cualquier tipo de operación de carga / descarga de mercancía general, con los siguientes parámetros:

- § Modos de transporte.
- § Porta contenedores puros.
- § Porta contenedores mixtos.
- § Cargueros convencionales LO/LO.
- § Buques RO/RO.
- § Medios de transporte para la carga.
- § Contenedores.
- § Paletas.
- § Carga fraccionada no unitizada.

Se trata por consiguiente de una Terminal polivalente, en la que las operaciones de gráneles no están contempladas por considerar que este tipo de actividad interfiere genéricamente con la manipulación de mercancía general y, por consiguiente, debía orientarse hacia los muelles especializados al efecto.

El volumen de tráfico a manipular se estableció en función del actual tráfico en el Puerto de Valencia y de las expectativas futuras, así como del potencial de desarrollo de un operador portuario de primer orden en el conjunto del puerto, capaz de operar en la Terminal. Esta magnitud se fijó en torno a 750.000 Tm con una distribución por tipos de tráfico del 40% para contenedores LO/LO, 25% para operaciones RO/RO y 35% para el resto de mercancía general. Esta distribución no responde a la del conjunto del puerto, en la que la proporción de tráfico de contenedores es del orden del 66%, ya que la existencia de una Terminal de contenedores dotada con medios de manipulación especializados concentra la mayor parte de las operaciones de este tipo. En cualquier caso, el diseño de la Terminal debe permitir variaciones, en cualquier sentido, en las proporciones indicadas para adecuarse a la evolución del tráfico a lo largo del tiempo.

En cuanto al tamaño del buque se estableció un máximo únicamente para el tipo de porta contenedores puros fijándolo en los de 2da generación, considerando que

los de tamaño superior serían operados lógicamente en la Terminal de contenedores.

Basándose en los condicionantes establecidos y de acuerdo a la experiencia propia en cuanto a ratios de operación se establecieron las siguientes características generales de la Terminal:

Línea de muelle: 2/3 atraques, en función del tamaño del buque, siendo uno de ellos necesariamente para tráfico RO/RO.

Calado: 12,0 m sobre B.M.V.E (la marca astronómica es prácticamente inexistente).

Superficie total: 10 hectáreas.

DISEÑO DE LA TERMINAL

Muelle

La longitud del muelle es de 430 m con un calado de 12,0 m. En uno de los extremos existe un tacón RO/RO con rampa fija, con una anchura de 25 m. La situación de la Terminal permite la utilización, aunque no con exclusividad, de un segundo atraque RO/RO contiguo al anterior de una longitud de 110 m y un calado de 8,0 m.

Equipos

La línea de atraque cuenta con 4 grúas convencionales de pórtico para las operaciones de carga / descarga:

- § Grúas de 12 Tm a 25 m
- § 2 grúas de 16/30 Tm a 35/22 m

Estas últimas son idénticas a las grúas de 16 Tm para operaciones de granel existentes en el puerto con la diferencia de contar con los elementos de elevación

dimensionados para 30 toneladas métricas y un sistema de seguridad para limitar su alcance cuando se opera con estas cargas.

Superficie

La superficie total es de 110.000 m² con planta rectangular de dimensiones 510 m de longitud y 220 m de fondo. Esta última magnitud se considera próxima al límite máximo económico en el caso de operación con medios convencionales.

La superficie destinada a depósito de mercancías, una vez descontadas las áreas de manipulación en muelle y las reservas para viales es de 81.500 m², incluyendo un almacén de 6.000 m² para mercancía general no unitizada o en paletas.

La posición del almacén fue adaptada bajo las siguientes consideraciones:

Distancia al cantil 60 m, suficientemente corta para la carga / descarga de mercancía no unitizada o en paletas y suficientemente amplia como para poder contar con un área de manipulación adecuada en cualquier caso.

Situación adecuada para dar servicio a dos atraques de forma que los costos de embarque / desembarque sean mínimos. Su posición ligeramente descentrada hacia el atraque RO/RO permite disponer de una gran superficie abierta de depósito para contenedores en un extremo de la Terminal, y de la superficie necesaria para plataformas para operaciones RO/RO en el otro extremo.

El pavimento de la Terminal es de hormigón dimensionado para soportar las cargas máximas producidas por una cargadora frontal (FLT) de contenedores.

Accesos Terrestres

La Terminal cuenta con un único punto de entrada para camiones donde se efectúan los controles de admisión y salida. Existen además dos puertas de acceso de emergencia.

La Terminal cuenta asimismo con servicio ferroviario con dos líneas. Una de ellas junto al cantil para permitir la operación directa vagón / buque y otra línea doble en el interior de la Terminal para operaciones vagón / depósito.

Consolidación

Posee CFS (Container Freight Station) para consolidación y desconsolidación de cargas en contenedores. Tiene una hectárea de superficie e incluye bodegas para total de 4.000 metros cuadrados, patio para 80 contenedores y equipo compuesto de seis elevadores de torre baja de 2.5 toneladas de levante.

Sistema Informático

Dispone de equipo con hardware y software NCR-9400.

Horario Laboral

Total 24 horas al día, siete días a la semana.

Ampliación

En 1996 se terminó la construcción del segundo Terminal para contenedores con tres kilómetros de muelle y 16 metros de calado.²⁹

4.2 PUERTOS NACIONALES

PUERTO DE BUENAVENTURA

Visión

Prestar y facilitar servicios portuarios y logísticos con calidad, seguridad y efectividad, satisfaciendo las necesidades de los clientes, con tecnología y talento

²⁹ Sociedad Portuaria de Valencia

humano competente generando rentabilidad para los accionistas y contribuyendo al desarrollo sostenible de Buenaventura.

Misión

Ser en el año 2010 un puerto líder por la efectividad de sus servicios portuarios y logísticos en el contexto internacional, con una excelente atención al cliente, tecnología de avanzada, óptima infraestructura, alianzas estratégicas y talento humano calificado; participando en el desarrollo sostenible de Buenaventura.

Ubicación

Situado en la zona suroccidental de la República de Colombia, en las coordenadas 3° 53" de latitud norte, 77° 05" de longitud al oeste del meridiano de Greenwich.

El hecho de estar localizada en un punto geoméricamente equidistante entre el norte y el sur del continente hace que desde aquí sea mucho más barato llegar hacia uno u otro extremo del mismo. Su proximidad al canal de Panamá, sitio en el que converge gran parte del comercio entre Asia Oriental y Europa le confiere la posibilidad de ocupar un importante sitio en la cadena de distribución física entre estas dos grandes regiones.

DISEÑO DE LA TERMINAL

Muelle

La Terminal cuenta con una pantalla de atraque de 2.000 metros de longitud y Terminales Especializados.

Equipos

Equipado con dos grúas pórtico sobre rieles postpanamax ship to share y una grúa móvil multipropósito con capacidad para levantar hasta 100 toneladas:

§ Grúa Pórtico: 28 contenedores / hora.

§ Grúa Móvil: 18 contenedores / hora.

CAPACIDAD DE ALMACENAJE

Contenedores:

- § Hasta 10.500 contenedores diarios.
- § 2. 384 tomas para refrigerados.
- § 6 Grúas Pórtico de patios sobre neumáticos RTG'S para traslado, arrume y entrega de contenedores.
- § Reach Staker y montacargas de diferentes capacidades para movimiento de contenedores.

Graneles Sólidos:

Cuentan con descargadores de gráneles mecánicos y neumáticos:

| Marca | Eficiencia |
|----------|----------------------|
| Siwertel | 700 toneladas / hora |
| Vigan | 300 toneladas/hora |
| Buhler | 300 toneladas / hora |
| Miag | 220 toneladas / hora |

Eficiencia total: 1.520 toneladas de transferencia / hora.

Capacidad de almacenaje: Capacidad en silos para más de 160.000 toneladas.

Graneles Líquidos:

Equipado con 14 líneas independientes y segregados para el bombeo simultáneo, con un moderno sistema contra incendio y una eficiente grúa para la manipulación de todo tipo de productos.

Eficiencia: 5.500 toneladas día promedio. Depende del tipo de producto y de la capacidad de bombeo del buque.

Capacidad de Almacenaje:

Más de 230.000 metros cúbicos.

- § Cobertizos: 34.656 metros cuadrados.
- § Bodegas: 57.900 metros cuadrados.
- § Parqueadero cerrado para vehículos con capacidad de 300 carros.

Multipropósito:

Equipado con una grúa móvil multipropósito con capacidad para manipular hasta 100 toneladas.

Grúa móvil multipropósito:

- § 18 contenedores / hora
- § 150 Toneladas de granéeles hora con cuchara.

Servicios por Tipo de Carga**Contenedores:**

- § Llenado.
- § Vaciado.
- § Reparación de contenedores secos y refrigerados.
- § Almacenamiento.
- § Suministro de energía.
- § Manipulación.
- § Porteo de Carga.
- § Inspecciones fitosanitarias y zoosanitarias, antinarcóticos y aduanales.
- § Control portuario.
- § Pesaje.
- § Diligenciamiento de comodatos.

Gráneles Sólidos:

- § Cargue.

- § Descargue.
- § Almacenamiento.
- § Empaque.
- § Inspecciones fitosanitarias.
- § Pesaje.

Gráneles Líquidos:

- § Cargue.
- § Descargue.
- § Almacenamiento.
- § Pesaje.
- § Toma de muestras.

Carga General Fraccionada Multipropósito:

- § Cargue.
- § Descargue.
- § Almacenamiento.
- § Pesaje.
- § Inspecciones.
- § Porteo de carga.
- § Suministro de estibas.

Seguridad

Garantiza la seguridad integral del Terminal Marítimo y realiza las gestiones necesarias para lograr la seguridad externa del corredor y del canal de acceso.

Integra la información de la comunidad portuaria y los actores de los procesos de importación y exportación.

Servicio Informático

Dispone de equipo con hardware y software NCR-9400.

Horario Laboral

Total 24 horas al día, siete días a la semana.

Plan de Modernización

Para el beneficio del comercio exterior colombiano, la inversión que se realiza busca hacer más eficiente la operación portuaria a través de la especialización de los puestos de atraque en:

- § Tres Muelles para Contenedores.
- § Tres Muelles para Gráneles Sólidos.
- § Un Muelle para Azúcar.
- § Un Muelle para Gráneles Líquidos.
- § Tres Muelles Multipropósito.

Medio Ambiente

Se cumple con toda la normatividad marítima internacional (Marpol 73/78, IMDG) en relación con hidrocarburos, segregación y control de mercancías peligrosas y desechos sólidos.

Horno Incinerador:

Se posee un horno incinerador con sistema anti polución y sus respectivas licencias otorgadas por la CVC. En este proceso se hace la recolección, separación, clasificación, reciclaje y disposición final o incineración de los desechos originados de la actividad portuaria.

Planta para Manejo de Sentinas:

El Terminal Marítimo de Buenaventura es el único Puerto en Colombia y segundo en Latinoamérica que cumple con la normatividad marítima internacional - Marpol 73/78.

Presta el servicio de recepción de sentinas por medio de un operador portuario, quien recibe las sentinas generadas de la actividad de la motonave.

En la instalación receptora se hace una separación con un separador de agua o hidrocarburo, luego pasa a una cámara de aquietamiento y después a una cámara donde se recicla.

El producto final es transportado a una planta externa de asfalto para procesarlos, dándole cumplimiento al anexo I de Marpol 73/78.³⁰

³⁰ Sociedad Portuaria regional de Buenaventura

5. ALTERNATIVAS PARA EL MEJORAMIENTO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN LA CIUDAD DE CARTAGENA

TERMINAL PORTUARIO DE TRANSBORDO

En terminología marítima se entiende normalmente por trasbordo, la actividad completa de descargar las mercancías de un buque, manipularlas en tierra y volver a cargarlas en otro buque. Las mercancías descargadas generalmente se almacenan en espera del arribo del otro buque que continuará su transporte hacia puerto final.

El Operador de Transporte Multimodal – OTM puede ofrecer servicios basados en el trasbordo como parte integrante de su servicio o como complemento importante de él. Esto forma parte de su estrategia comercial e influirá considerablemente en la decisión que adopte el exportador o importador como cliente directo.

Fundamentos del Sistema

La lógica en que se basa la estrategia del trasbordo es que, en comparación de un servicio directo, la carga puede transportarse de manera más eficiente en ciertas rutas marítimas gracias al trasbordo en un puerto intermedio.

El Proceso de Decisión

Aunque la oferta del servicio de trasbordo es beneficiosa para diversas partes de la cadena del transporte, la principal iniciativa ha sido de las compañías marítimas. El transporte de carácter irregular que implica un trasbordo, puede ser organizado

por estos o por otros como son los OTM, encadenando distintos tramos del viaje marítimo.

Terminal Portuario Eficiente

Si la manipulación de las cargas no se realiza con rendimiento y productividad, se presentan situaciones de congestión con las consecuencias negativas para todo el tráfico marítimo, y no solamente para el tráfico adicional (trasbordo).

En este caso, el Terminal portuario no cumple su deber básico de facilitar el flujo del comercio exterior de Colombia. Consecuentemente puede perder la entrada y salida de mercancías, que para subsistir requiere suministrar un servicio eficiente. Con el objetivo de atraer tráfico marítimo, el Terminal portuario se siente obligado a demostrar previamente su capacidad de rendimiento y productividad y esto se obtiene dotándose de óptimas instalaciones, equipos de manipulación, sistemas de información, excelente talento humano y organización necesarias.

Medición de Rendimiento y Productividad

El Terminal portuario es fundamentalmente proveedor de servicios a los buques, a la carga y al transporte interior. El grado de satisfacción de los usuarios (clientes) obtenido según unos criterios preestablecidos, indica el nivel de rendimiento obtenido. De lo que antecede resulta evidente que los niveles de rendimiento portuario sean diferentes según los servicios que suministre al buque, a la mercancía o al vehículo de transporte nacional.

Así, puede ocurrir por lo menos en teoría, que el Terminal portuario oferte servicio muy satisfactorio a los armadores (propietario del buque), y que al mismo tiempo ese servicio sea considerado ineficiente por los exportadores e importadores, o por las empresas de transporte terrestre, o a la inversa. Lo más probable, por supuesto es que el bajo rendimiento no perjudique a un solo grupo de usuarios del Terminal portuario, sino que afecte a todos los servicios ofrecidos por éste.

El rendimiento del Terminal portuario no se puede determinar en función de un solo valor o magnitud, sino medir varios elementos como:

- El tiempo de permanencia del buque en el Terminal portuario.
- La calidad de manipulación de la carga.
- La calidad del servicio a los vehículos de transporte interior durante su estadía dentro del Terminal portuario.

Todos los anteriores se complican por la estrecha relación que indudablemente existe entre estos tres elementos y entre las diferentes magnitudes utilizadas para medir el rendimiento con respecto a cada uno de ellos.

Sistemas de Calidad

El mejoramiento de los servicios ofertados por el Terminal portuario debe ser continuo, y para obtenerlo debe haber sido aprobado a través de un sistema de gestión de calidad, basado en las normas internacionales como ISO 9000-2000 e ISO 14000-1996.

Terminal Portuario Logístico de Distribución

Nuevamente, luego de ser el centro del comercio de oro y otras riquezas en la época colonial y la ventana al mundo en la apertura económica, hoy se vislumbran grandes oportunidades para Cartagena como uno de los ejes industriales y logísticos fundamentales para el desarrollo del comercio exterior colombiano. Con la ampliación y prórroga temporal del ATPDEA, MERCOSUR 2004, el próximo TLC: COL-USA y el futuro ALCA; Cartagena de Indias es el puerto marítimo más competitivo de la Comunidad Andina de Naciones – CAN, y uno de los más competitivos de la Cuenca del Caribe. Por consiguiente, se proyecta como una gran alternativa para instalar nuevas empresas, realizar proyectos de ampliación industrial y constituir centros logísticos.

Esta afirmación se sustenta en una serie de ventajas competitivas que logran una importante sinergia y que han sido plasmadas en el estudio realizado por iniciativa del gobierno distrital y ejecutado por la reconocida empresa Consultora Araujo Ibarra & Asociados de Santa fe de Bogotá.

El puerto de Cartagena operador logístico tiene la oportunidad de ofertar servicios, que se deriven directamente de las estrategias de las empresas manufactureras utilizan en la gestión de producción para exportación o importación.

El “Justo a Tiempo” – JAT, conduce a un desplazamiento de materias primas, insumos, componentes y productos terminados, lo cual es aprovechado por el puerto como plataforma logística en los servicios logísticos de distribución; Con valor agregado para aumentar la competitividad de los productos colombianos en el mercado internacional.

Terminal Portuario Granelero

Los productos a granel como carbón, petróleo, gas, químicos, trigo, maíz, cebada y malta, son los principales gráneles líquidos y sólidos que utilizan el puerto de Cartagena.

El carbón mineral exige muelle de cargue que posea banda transportadora y vertedero. El muelle de desembarque está generalmente equipado con cucharones especiales.

El petróleo crudo y el gas natural se moviliza por tubería con equipo de bombeo desde el buque hasta los tanques de almacenamiento o viceversa. Estas operaciones exigen altos estándares de seguridad industrial.

Los terminales cerealeros disponen de ciertos implementos e instalaciones especiales para el manipuleo de los diferentes tipos de granos, como elevadores

de cangilón múltiples, alimentados por succionadores neumáticos que absorben los granos de las bodegas del buque. Los silos de almacenamiento con capacidad de más de 150.000 toneladas métricas, están provistos de equipos automáticos para pasar y despachar la carga.

Terminal Portuario RO/RO

El buque de auto trasbordo internacionalmente como "Roll-On/Roll-Off o RO/RO, requiere que el Terminal portuario disponga de muelles aptos para atenderlo, que por causa del incremento en construcción de este tipo de transporte de carga, exige el mejor servicio portuario.

Este Terminal portuario debe suministrar rampas de popa y proa y compuertas laterales o angulares de popa, para él cargue o descargue. Adyacentes deben estar amplias zonas de parqueo para camiones y remolques para recoger las cargas.

Estas operaciones emplean mínima mano de obra ya que el buque posee las cabezas tractoras con sus conductores y las plataformas han sido cargadas previamente.

Terminal Portuario para Contenedores

Debe disponer de muelles especiales cuyo tamaño es grande y con capacidad para atender buques porta contenedores celulares de cuarta generación (más de 5.000 TEU). También debe tener muelles para atender el tráfico de servicio de enlace o alimentadores (feeders), los cuales transportan entre 50 y 250 TEU (Twenty Equivalent Unit).

La unidad TEU es una medida de la capacidad de carga contenedorizada en términos de contenedores de 20 pies de longitud.

Este Terminal portuario debe disponer de una zona amplia para posicionar los contenedores que están en todo momento. Los operadores portuarios estiman en seis hectáreas la superficie mínima de esta zona, la cual debe aumentar cuando se requiera. Allí operan vehículos pesados que apilan los contenedores llenos en columnas de tres y vacíos en columnas de cinco. Las grúas para movilizar los contenedores que están estibados en el buque, son las denominadas grúas pórtico izables, para evitar colisiones con el buque al salir (descargue) o al entrar (cargue). Estas son autopropulsadas y se desplazan a lo largo por rieles guía para permitir el embarque correcto de los contenedores en las bodegas celulares que están a bordo.

Las grúas pórtico de un solo gancho tienen capacidad de izado para 30 toneladas (peso máximo de un contenedor lleno de 40 pies-FEU), y las grúas de doble gancho tienen mayor capacidad de carga. Los vehículos para el manipuleo de los contenedores y transporte interno, son las carretillas pórtico, plataformas, cabezas tractoras, carretillas elevadoras y otras especialmente diseñadas para estos movimientos. Para atender los contenedores refrigerados se requieren instalaciones eléctricas apropiadas para el suministro de energía al compresor de temperatura fría. Este suministro debe ser del servicio local o en caso de interrupción, inmediatamente de la planta eléctrica de emergencia.

También, el Terminal portuario debe disponer de área (CFS) para la consolidación y desconsolidación de cargas en contenedores bajo modalidad LCL (Less Container Load) y talleres para reparación de contenedores y vehículos de manipulación.

Terminal Portuario Polivalente

Es el conjunto de infraestructura, equipo y servicios que en forma combinada y flexible cubre la demanda de cierto tipo de buques y mercancías, con una utilización de mano de obra y equipo.

Al utilizar el adjetivo polivalente no es contradictorio con indicar que este tipo de Terminal está especializado en flexibilidad. Por otra parte, el concepto de combinación se requiere a que dicha flexibilidad debe ejercerse dentro de una visión marcada de tráficos que poseen características idénticas. Lo anterior implica dos importantes condiciones:

Que el Terminal portuario polivalente se proyecte para recibir tráficos heterogéneos, desde carga general fraccionada hasta contenedores, lo que significa que dicho Terminal portuario debe recibir cualquier tipo de tráfico.

Que los subconjuntos específicos de tráficos a combinar no sean aptos por su volumen para demandar una Terminal específica, ni pretendan constituir una unidad individualizada de trato preferencial de la Terminal polivalente en que se combinan.

Por consiguiente, puede decirse que la filosofía implícita en la denominación de Terminal portuario polivalente, es la de que las operaciones en ella sean de tal naturaleza que, sin llegar a alcanzar el grado existente en las terminales portuarias específicas, pueda darse en cierto enfoque racional de tipo industrial. Esto requerirá que tanto si dicho Terminal es utilizado por uno o por varios usuarios, armadores o propietarios de mercancías, la dirección de la operación sea única y ejercida con criterios de gestión empresarial.

CONCLUSIONES

Después de este trabajo investigativo se concluye que:

Es de vital importancia que el TM sea considerado como una herramienta para lograr la eficiencia en el transporte de mercancías y de esta forma adquirir más competitividad frente a otros países del mundo, situación que sería benéfica para todas las partes que integran de este proceso como por ejemplo el gobierno, y el país.

Es fundamental que se adopte este sistema y se trabaje comúnmente para implementarlo cada día más en las prácticas de comercio ya que hoy más que nunca el desarrollo de una región depende de sus relaciones con las restantes, a través de medios de transporte ágiles y eficaces.

Es necesario que el TM sea regulado por legislaciones para fortalecer su crecimiento, a esto nos referimos que debe ir acompañado de una adecuada política y técnica legislativa.

La ciudad de Cartagena de indias se encuentra en relación a infraestructura de transporte en gran desventaja para realizar prácticas de TM eficientes, pero no solo Cartagena, el país en general se encuentra muy atrasado en relación a este tema. Se necesita invertir gran cantidad de esfuerzo y de dinero para lograr alcanzar el desarrollo de cada uno de los medios de transporte posibles para hacer ágil y eficiente el uso del transporte multimodal. No cabe duda que Colombia

ya se empezó a trabajar más sobre este tema pero todavía no se ven resultados muy concretos, hay muchos proyectos que sacar adelante que aun no se han llevado a cabo. Es de importancia señalar que no es suficiente que Cartagena tenga buena infraestructura de transporte, lo ideal es que se cuente con adecuadas vías de acceso en todo el país para así lograr el multimodalismo en relación al transporte , porque indiscutiblemente el transporte multimodal marcaría la diferencia en cuanto a crecimiento y competitividad del país frente a otros mercados internacionales.

El gobierno y empresarios de Cartagena y en general del país deben pensar globalmente y actuar localmente, en materia de transporte y comercio internacional. Ha llegado el momento de concentrarse, innovar y crear las condiciones para un cambio de mentalidad que permita no progresar hacia el caos sino hacia la mejora de la calidad de vida. Esto sin embargo requerirá contar con recursos humanos que aporten ideas y sean capaces de venderlas, es decir, tornarlas financierables y en definitiva, ponerlas en practicas.

BLIBLIOGRAFIA

- **CHRISTIANSEN, Carlos.** Transporte Multimodal. 2005
- **INFRAESTRUCTURA VS. CRECIMIENTO.** Eduardo Pizano Agosto 31, 2004
- **JARAMILLO, Luís Fernando** El Estado de la Infraestructura en Colombia CAMACOL Septiembre 2005
- **LOZANO, Maria Del Pilar.** Monografía “Transporte Multimodal una Operación Logística del Transporte”. Santa Fe de bogota 2005
- Texto “**GUIA DE INVERSION EXTRANJERA**” PROEXPORT.
- Texto “**TRANSPORTE MULTIMODAL PRESENTE Y FUTURO**” SOCIEDAD PORTUARIA DE CARTAGENA.
- Decreto 2685 de 1999.
- Resolución 425 “Junta del Acuerdo de Cartagena”.

- DECISIÓN 393. Comisión del Acuerdo de Cartagena. Lima. Julio 17 de 1996
- DECISIÓN 331. Comisión del Acuerdo de Cartagena. Lima. Marzo 11 de 1993
- Decreto 149.

Paginas Web:

<http://www.puertocartagena.com/>

<http://www.sprbun.com>

[http://www.dian.gov.co.](http://www.dian.gov.co)

[http://www.gestiopolis.com/recursos2/documentos/fulldocs/mar/transmulti.htm.](http://www.gestiopolis.com/recursos2/documentos/fulldocs/mar/transmulti.htm)

LISTA DE ANEXOS

Indicadores de infraestructura (2004)

| | Indicador - Unidad |
|--|------------------------------|
| Red vial | |
| Carga transportada por carretera | 105.2 millones toneladas/año |
| Red vial total | 162.000 km ² |
| Red vial pavimentada en buen estado | 68% |
| Marítima | |
| Transporte de carga por vía marítima | 79.200.000 toneladas/año |
| Permanencia de los buques en puerto | 18 horas |
| Ferroviaria | |
| Transporte de carga por red férrea | 27.500.000 |
| Flujo de pasajeros por vías férreas | 160.130 |
| Velocidad promedio de la operación de corredores férreos | 20 km/h |
| Aérea | |
| Transporte de carga por vía aérea | 576.792 toneladas/año |
| Flujo de pasajeros por vía aérea | 10.381.275 |
| Cobertura en radares | 74% del espacio aéreo total |
| Cobertura del sistema de comunicaciones tierra-aire | 95% del espacio aéreo total |
| Telecomunicaciones y tecnologías de información | |
| Líneas telefónicas en servicio | 7.506.812 |
| Teledensidad (número de líneas por cada 100 habitantes) | 17 |
| Usuarios del servicio de telefonía móvil celular | 15.581.389 |
| Penetración del servicio de telefonía móvil celular (número de líneas por cada 100 habitantes) | 21 |
| Computadores personales | 2.980.000 |
| Empresas de tecnologías de información en el área de servicios | 3.200 |
| Empresas de tecnologías de información en el área de software | 850 |
| Usuarios de Internet en Colombia | 3.100.000 |
| Transacciones electrónicas (promedio mensual) | US\$ 5.445 millones |

Fuente: Ministerio de Transporte, Ministerio de Comunicaciones, Aeroconvil, Asobancaria, Fedesoftware y Universidad de los Andes.

COLOMBIA: Puertos y Aeropuertos Internacionales

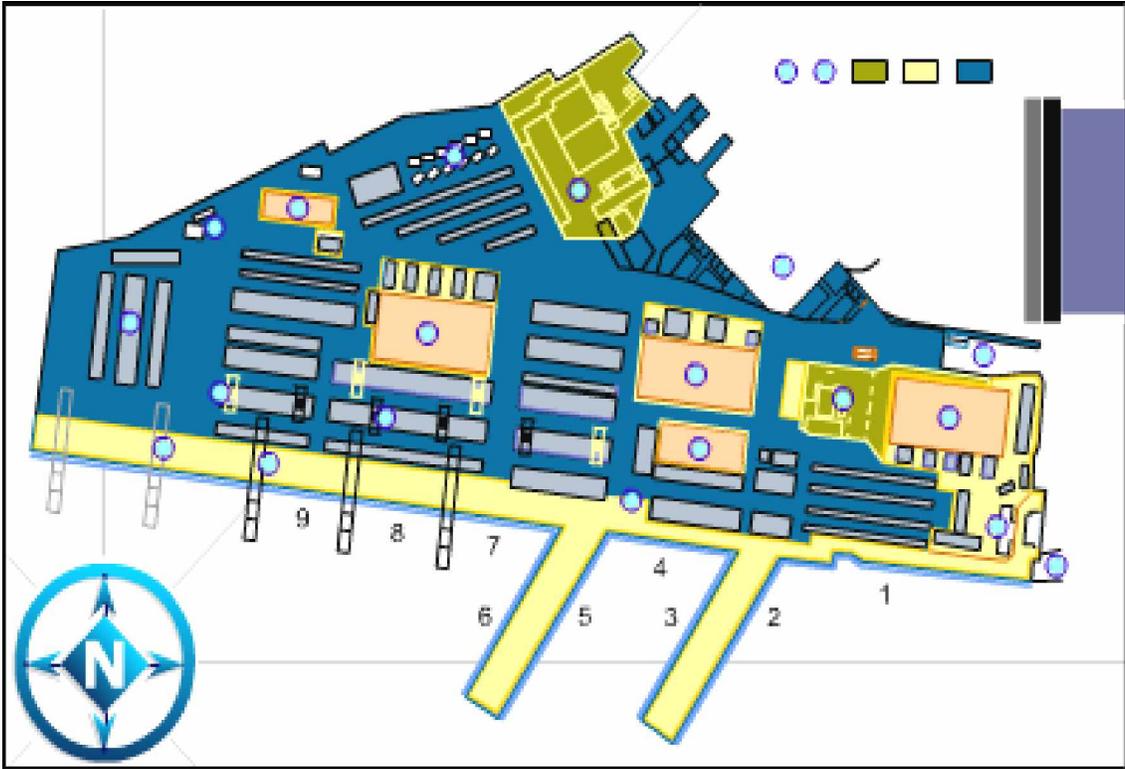


Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura



Fuente: sprbun.

Sociedad Portuaria Regional de Cartagena



Fuente: SPRC.

Manual de Diligenciamiento:

| | | | |
|------------------------------------|--|---|--|
| 2 CONSIGNOR Expedidor: | | No. 1 Documento Andino de Transporte Multimodal Internacional D.A.T.M.I. Negociable | |
| 3 Consignado a la orden de: | | | |
| 4 Dirección para notificaciones: | | | |
| 5 Lugar y fecha de recibo -código: | | | |

COMUNIDAD ANDINA



El O.T.M. abajo firmante será responsable por el cumplimiento de los términos del contrato de Transporte Multimodal y las Decisiones 331 Y 393 de la COMISION DEL ACUERDO DE CARTAGENA

| 6 Modos de Transporte | | -Origen y Destino | | -Códigos de Modos de Transporte: | | 1:Carretera | | 2:Ferrovial | | :3:Marítimo | | :4:Aéreo | | :5:Fluvial | | | |
|---|--------|-------------------|-------------------------------|--------------------------------------|---------|---|--------|---|------|-----------------|---------|---------------------------|--------|-----------------|--|--|--|
| Modo | ORIGEN | DESTINO | Modo | ORIGEN | DESTINO | Modo | ORIGEN | DESTINO | Modo | ORIGEN | DESTINO | Modo | ORIGEN | DESTINO | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 Instrucciones de Manejo | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8 Fecha de entrega programada | | | | 9 No. de D.T.M. originales expedidos | | | | 10 Tipo de Carga General <input type="checkbox"/> Peligrosa <input type="checkbox"/> | | | | 11 Lugar de Entrega Final | | | | | |
| 12. Marcas y Números | | | 13 Números y Clase de Empaque | | | 14 Descripción de los Bienes | | | | | | 15 Peso Bruto | | 16 Volumen | | | |
| | | | | | | De conformidad con la declaración del expedidor | | | | | | 17 Valor Declarado | | | | | |
| 18 Los bienes e instrucciones son aceptados y manejados con sujeción a las condiciones del contrato de transporte multimodal a menos que se indique lo contrario en el presente documento, son tomados a cargo en buen orden y condición aparente en el lugar de recibo para su transporte y entrega según lo arriba mencionado. Uno de estos documentos de transporte multimodal debe ser entregado debidamente endosado a cambio de los bienes, en fe de lo cual el D.T.M. original y todas estas copias exactas y fechadas han sido firmadas en el número estipulado abajo. Habiendo cumplido con uno los demás serán considerados nulos. | | | | | | 19 COSTS AND FREIGHT | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | FREIGHT Flete | | PREPAID Prepagado | | CURRENCY Moneda | | COLLECT Al Cobro | | CURRENCY Moneda | | | |
| | | | | | | OTHERS Otros | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | TOTAL | | | | | | | | | | | |
| 20 Nombre, Dirección y Teléfono del agente O.T.M. que entrega. | | | | | | 22 Firma autorizada O.T.M. | | | | | | | | | | | |
| 21 Lugar y Fecha de expedición. | | | | | | Nombre | | | | | | | | | | | |
| No. | | | | | | | | | | | | | | | | | |

GLOSARIO

Aduana: Lugares autorizados para la entrada y salida del territorio nacional de mercancías y de los medios en que se transportan o conducen.

Agente de aduana: Persona natural o jurídica autorizada por la Superintendencia Nacional de Aduanas, que representa oficialmente a los consignatarios o dueños de la carga.

Almacenaje: Utilización de las áreas cubiertas o descubiertas que la Sociedad Portuaria de Buenaventura S.A. tiene para su efecto.

Almacenamiento: Es el período durante el cual las mercancías que NO fueron nacionalizadas en lugar de arribo, permanecen almacenadas en depósito habilitado, mientras el declarante realiza los trámites para obtener su levante. También pueden introducirse a una Zona Franca Industrial de Bienes y Servicios o a una Zona Franca Transitoria.

Arancel: Desde el punto de vista fiscal, el arancel es un instrumento económico que permite a un país medir las estadísticas reales del movimiento de las mercancías objeto de comercio y a su vez se constituye en un impuesto que grava la entrada de mercancías de procedencia extranjera al territorio aduanero nacional. El arancel se tasa sobre el valor aduanero de las mercancías y la reunión de los diferentes aranceles conforma el denominado Arancel de Aduanas. Desde el punto de vista práctico, el arancel de aduanas es una codificación racional y sistemática de las diferentes mercancías objeto de comercio y las distingue por su Código, Descripción y Gravamen.

Armador: personal natural o jurídico, sea o no propietarios de la nave, que aprovisiona para la expedición marina y la hace navegar a su nombre y por su cuenta o riesgos. Percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que le afectan, todas las líneas marítimas con buques son armadores.

Arribo: Llegada de la embarcación a un puerto para cargar o descargar, o para evitar algún peligro.

Autoridad aduanera: Autoridad competente que, conforme a la legislación interna de una parte, es responsable de la administración de sus leyes y reglamentaciones aduaneras.

Barcaza: Embarcación utilizadas para la navegación fluvial de fondeo plano con propulsión propia.

Bodega: denominación que reciben los espacios del barco destinados a la carga.

Boyas: Indican el canal de acceso al puerto.

Buque: Embarcaciones de mayor calado, son de acero.

Cabotaje: Es la modalidad que permite el transporte por agua o por aire de mercancías bajo control aduanero, cuya circulación esté restringida entre dos (2) puertos o aeropuertos habilitados dentro del territorio aduanero nacional.

Cantil: Escalón que se forma en la costa o en el fondo del mar.

Carga: Se denomina así a aquellas mercaderías que son objeto de transporte mediante el pago de un precio. También se puede denominar carga a las

mercaderías que un buque, un avión u otro tipo de vehículo transportador, tiene en su bodega o depósito en un momento dado.

Carga a granel: Carga constituida por sólidos que vienen sin empaque o envase y no pierden su condición en ninguna de las distintas fases de la operación portuaria.

Certificado de Registro: El documento otorgado por el organismo nacional competente, que acredita la inscripción del Operador de Transporte Multimodal en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal, y que lo autoriza a actuar como tal.

Consignatario: Persona natural o jurídica a cuyo nombre viene manifestada la mercancía o que la adquiere por endoso.

Consolidación: Es la acción de combinar varias cargas, para diferente destinatario en un embarque unitario, amparadas en documento de transporte consolidado.

Contenedor: Elemento de transporte destinado a facilitar el acarreo de mercancías embaladas o no, por una o más modalidades de transporte, sin necesidad de proceder a operaciones intermedias de recarga. Debe poseer una estructura permanentemente cerrada, rígida y suficientemente resistente para ser usada repetidamente, y estar provisto de dispositivos que faciliten su manejo, ya sea al ser transportado de un medio de transporte a otro o al pasar de una a otra modalidad de transporte.

Contrato de Transporte Multimodal: El contrato en virtud del cual un Operador de Transporte Multimodal se obliga, por escrito y contra el pago de un flete, a ejecutar el transporte multimodal de mercancías.

Declaración de mercancías: Es el acto efectuado en la forma prevista por la legislación aduanera, mediante el cual el declarante indica el régimen aduanero que ha de aplicarse a las mercancías y consigna los elementos e informaciones exigidos por las normas pertinentes.

Declaración de tránsito aduanero: Toda operación de tránsito aduanero deberá estar amparada por una declaración presentada por un declarante ante las autoridades aduaneras. Para las exportaciones en tránsito, la solicitud de autorización de embarque una vez aceptada por la aduana de partida, hará las veces de declaración para el régimen de tránsito.

Declarante: Es la persona que suscribe y presenta una declaración de exportación a nombre propio mediante actuación directa, o quien actúa por encargo de terceros. En este último caso actuará la Sociedad de Intermediación Aduanera por mandato del exportador.

Decomiso: Es el acto administrativo, que pone fin al procedimiento administrativo para definir la situación jurídica de las mercancías aprehendidas, según el cual las mercancías pasan a favor de la nación, por cuanto respecto de ellas no se acreditó el cumplimiento de los trámites previstos para su presentación y/o declaración ante las autoridades aduaneras, es decir, no se desvirtuó la causal que motivó la aprehensión.

Depósitos privados: Son aquellos lugares habilitados por la DIAN para el almacenamiento de mercancías bajo control aduanero, en los cuales pueden permanecer las mercancías que vengan consignadas a la persona jurídica que es titular de la habilitación y estén destinadas en el documento de transporte a ese depósito habilitado. En ellos también se podrán almacenar mercancías de propiedad de sociedades filiales o subsidiarias de una sociedad matriz titular de la habilitación de un depósito privado.

Descargue y cargue de contenedores: Movilización de cargamentos de la bodega, patio o cubierta a la embarcación o al costado de la misma o al muelle o viceversa.

Desconsolidación: Es la operación consistente en desagrupar por documentos de transporte una carga que viene amparada en un documento de transporte consolidado.

Despacho aduanero: Es el cumplimiento de las formalidades necesarias para asignar a las mercancías cualquier tratamiento o régimen aduanero.

Despaletización: Es la operación que consiste en desagrupar la carga paletizada.

Destinatario: Es la persona a quien se envían las cargas. Hará parte del contrato cuando lo acepte. Una persona puede ser al mismo tiempo remitente y destinatario.

Distribución física Internacional: El movimiento y manejo de bienes desde el punto de su producción hasta el lugar donde se usan o consumen. Proceso logístico para transportar el producto adecuado en la cantidad requerida al lugar acordado y al menor costo total, para satisfacer las necesidades del consumidor en el mercado internacional justo a tiempo y con calidad total.

Documento de Transporte Multimodal: El documento que prueba la existencia de un Contrato de Transporte Multimodal y acredita que el Operador de Transporte Multimodal ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas de ese contrato. Puede ser sustituido por medio de mensajes de intercambio electrónico de datos y ser emitido en forma:

a) Negociable; o,

b) No negociable, con expresión del nombre del consignatario.

DTM: Documento de transporte multimodal.

Dueño de carga: Propietario o destinatario de la carga.

Embalaje: Recipiente o envoltura que sirve para agrupar y transportar productos. Otras funciones propias del embalaje son las de proteger el contenido, informar sobre sus condiciones de manejo, requisitos legales, composición, ingredientes, etc. y promocionar el producto por medio de grafismos. En la tienda, el embalaje puede ayudar a vender la mercancía mediante su diseño gráfico y estructural.

Entrega: El hecho de poner las mercancías:

a) En poder del consignatario;

b) A disposición del consignatario de conformidad con el Contrato de Transporte Multimodal o con las leyes o los usos del comercio de que se trate, aplicables en el lugar de entrega; o

c) En poder de una autoridad u otro tercero, en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el lugar de entrega, se hayan de poner las mercancías.

Estiba: Se define la estiba como el arte de colocar la carga a bordo para ser transportada con un máximo de seguridad para el buque y su tripulación, ocupando el mínimo espacio posible, evitando averías en la misma y reduciendo al mínimo las demoras en el puerto de descarga.

Expedidor: La persona que celebra el Contrato de Transporte Multimodal con el Operador de Transporte Multimodal.

Exportar: Cargamentos nacionales que salen en forma legal hacia el extranjero.

Flete básico marítimo: Costo de efectuar el transporte marítimo de un puerto a otro.

FOB (Free on Board - Libre a Bordo). Término Incoterms. El exportador adquiere el compromiso de colocar la mercancía en el puerto de embarque convenido a bordo del medio de transporte (buque, avión o camión). Los riesgos y gastos de pérdida o daño de la mercancía corren a partir de este momento por cuenta del comprador. El término FOB exige que el vendedor (Exportador) despache la mercancía de exportación

Fondeo: Zonas marítimas del puerto con la profundidad suficiente para que una embarcación pueda transitar sin inconvenientes.

Franquicia: La franquicia es un acuerdo mediante el cual una persona llamada franquiciador otorga a otra llamada franquiciado, económica y jurídicamente independiente, el derecho a la distribución comercial y explotación de un producto o servicio bajo su nombre, los colores, secretos comerciales, programas y marca, recibiendo como prestación el pago de un derecho de entrada más un porcentaje por concepto de regalías y, transmitiéndole al franquiciado todos los conocimientos específicos, su experiencia sobre el negocio original, la ayuda y asistencia técnica necesaria, bajo sus condiciones operativas, comerciales, administrativas, económicas y geográficas preestablecidas y controladas mediante la asistencia permanente del franquiciador.

Globalización: Proceso por el que la creciente comunicación e interdependencia entre los distintos países del mundo unifica mercados, sociedades y culturas, a través de una serie de transformaciones sociales, económicas y políticas que les dan un carácter global.

Grúas pórtico: Maquinas utilizadas carga y descarga de buques portacontenedores de hasta los tamaños Megamax.

Instalaciones portuarias: Obras de infraestructura y superestructura, construidas en un puerto o fuera de él, destinadas a la atención de naves, prestación de servicios portuarios o construcción y reparación de naves.

Intermodal: El Transporte Intermodal utiliza dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte Intermodal, desde un lugar situado en un país en el que operador de transporte Intermodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente.

Importar: Todo cargamento que procedente de otro país que va a ser nacionalizado.

Justo a tiempo: Sistema para producir y entregar los artículos correctos en el tiempo correcto y en las cantidades correctas. Los elementos clave del "Justo a Tiempo" son "flujo", "jalar", "trabajo estándar" y "tack time"

Ley Imperativa: Toda ley o convenio internacional que forme parte del derecho nacional relativos al transporte de mercancías, de cuyas disposiciones no sea posible apartarse mediante estipulaciones contractuales en perjuicio del expedidor o consignatario.

Levante de Mercancías: Es el acto por el cual la autoridad aduanera permite a los interesados la disposición de las mercancías previo cumplimiento de los requisitos legales o la constitución de garantía, según corresponda. Lugares de almacenamiento. La mercancía bajo control aduanero solamente podrá ser almacenada en los lugares autorizados por la autoridad aduanera ya que, por razones de conveniencia, se reserva la facultad discrecional de otorgar al

solicitante la habilitación como depósito, independientemente de que cumpla o no con los requisitos exigidos. Estos lugares habilitados constituyen zona primaria aduanera.

Logística: Es la encargada de la distribución eficiente de los productos en una determinada empresa con un menor costo y un excelente servicio al cliente.

LO/LO: El término Lift on Lift off hace referencia al modo en que la mercancía es cargada o descargada del barco, mediante el empleo de grúas.

Lugar de arribo: Es el lugar donde se surte todo el trámite atinente al ingreso de las mercancías de procedencia extranjera al territorio nacional en la que el transportador debe cumplir con una serie de formalidades ante la autoridad aduanera, a fin de presentar la carga con el lleno de los requisitos.

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

Manufactura: Producto elaborado con las manos o con ayuda de máquinas, a partir de una materia prima: Navarra exportaba sal, cáñamo, hierro, vino y lana, e importaba diversas manufacturas, como artículos de vivienda y vestidos.

Mercancías: Toda clase de bienes, incluidos los animales vivos y los contenedores, las paletas u otros elementos de transporte o de embalaje análogos que no hayan sido suministrados por el Operador de Transporte Multimodal, independientemente de que tales bienes hayan de ser o sean transportados sobre o bajo cubierta.

Muelle: Andén o pared edificada en la orilla del mar, río o lago para permitir el atraque, cargue y descargue de una embarcación.

Nacionalización: Es el proceso del despacho aduanero mediante el cual se considera que una mercancía ha sido nacionalizada. Se entiende por mercancía nacionalizada, la de origen extranjero que se encuentra en libre disposición por cuanto se ha cumplido la totalidad de los trámites y formalidades exigidas por las normas aduaneras. (Ver Art. 1º del decreto 2685 de 1999).

Notas de Cargue: Documento mediante el cual se permite a los ALTEX efectuar cargues parciales con base en la Autorización de Embarque Global, expedida por el Administrador de Aduanas Competente, con la obligación de consolidarlas mediante la presentación de la Declaración de Exportación Definitiva.

Operador de Transporte Multimodal: Toda persona que celebra un Contrato de Transporte Multimodal y asume la responsabilidad de su cumplimiento en calidad de porteador.

Operador portuario: Empresa que presta los servicios en los puertos, directamente relacionados con la entidad portuaria; tales como cargue, descargue, almacenamiento, practicaaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usería.

Paletización: Es el sistema de almacenaje o transporte de mercancías mediante el empleo de paletas. Permite aplicar diversos embalajes sobre un elemento llamado paleta, con la que puede manipularse un peso considerable en una sola operación, en lugar de tener que manipular los embalajes uno a uno. Por regla general se utiliza en el modo aéreo de transporte.

Paletts: Estructuras hechas en madera, cuya función es agrupar un número de sacos para luego ser trasladada por un elevador (azúcar, café, sal, productos en saco).

Polivalente: Comercia con una gama muy variada de productos.

Puerto: Conjunto de obras, instalaciones y servicios que proporcionan el espacio de aguas tranquilas necesarias para la estancia segura de los buques, mientras se realizan las operaciones de carga, descarga y almacenaje de las mercancías y el tránsito de viajeros.

Puerto fluvial: Lugar situado sobre la ribera de una vía fluvial navegable, adecuado y acondicionado para las actividades portuarias.

Puerto marítimo: Conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado en la ribera del mar, reúnan condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario y sea utilizado para el desarrollo de estas actividades por la administración competente.

RO/RO: Acrónimos del término inglés Roll On/Roll Off, un tipo de ferry, buque o barco que transporta cargamento rodado como por ejemplo automóviles, camiones o trenes.

Sentina: Espacios interiores situados lo más abajo posible a la altura del pantoque donde se depositan líquidos de refrigeración, o que entra en los habitáculos interiores.

Silos: Lugares o edificios donde se almacena la producción de arroz, trigo, maíz u otros granos o forrajes.

Sociedad de Intermediación Aduanera -SIA-: Es una persona jurídica, cuyo objeto social principal es la intermediación aduanera, actividad que se considera de naturaleza mercantil y de servicio. Como auxiliares de la función Pública aduanera, su labor debe estar encaminada a la colaboración con las autoridades

aduaneras para que las operaciones de comercio exterior se desarrollen de acuerdo a las disposiciones vigentes.

Tara: Peso del contenedor vacío.

Tarifa: Conjunto de precios que la administración portuaria, operadores y prestadores de servicios aplican a los usuarios de las instalaciones y de los servicios portuarios y marítimos, que incluye las definiciones de los conceptos involucrados, las reglas de aplicación y la regulación portuaria.

Terminal: La unidad establecida en un puerto o fuera de él, formada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización íntegra de la operación portuaria a la que se destina.

Territorio Aduanero Nacional: Demarcación dentro de la cual se aplica la legislación aduanera; cubre todo el territorio nacional, incluyendo el subsuelo, el mar territorial, la zona contigua, la plataforma continental, la zona económica exclusiva, el espacio aéreo, el segmento de la órbita geoestacionaria, el espectro electromagnético y el espacio donde actúa el espacio colombiano. De conformidad con el derecho internacional o con las leyes colombianas a falta de normas internacionales. (Ver Art. 1º del decreto 2685 de 1999).

Tipo de carga: Agrupación de las mercancías que se mueven por los puertos conforme a su forma y características físicas.

TM: Transporte multimodal.

Tránsito Aduanero: Es la modalidad que permite el transporte terrestre de mercancías nacionales o de procedencia extranjera, bajo control aduanero, de una aduana a otra, situadas en el territorio aduanero nacional. El tránsito aduanero está definido, tanto en el artículo 1 como en el art. 353 del Decreto 2685 de 1999,

como una operación que permite el transporte terrestre de mercancías nacionales o de procedencia extranjera, de una aduana a otra situadas en el territorio aduanero nacional.

Tránsito Aduanero Internacional: Es el régimen aduanero con arreglo al cual las mercancías son transportadas, bajo control aduanero, desde una aduana de partida hasta una aduana de destino en una misma operación en curso de la cual se cruzan una o varias fronteras, de dos o más países, con suspensión del pago de los gravámenes y tributos a la importación o exportación eventualmente exigibles, mientras dure la operación de tránsito aduanero internacional.

Transporte internacional: Tráfico de naves o aeronaves, nacionales o extranjeras, de carga o de pasajeros hacia o desde el exterior.

Transportistas: Persona que transporta efectivamente las mercancías o que tiene el mando o la responsabilidad del medio de transporte.

Trasbordo: Transferencia de la carga de un vehículo a otro, pertenezca o no a un mismo modo de transporte (vía férrea, ruta, vía de agua, oleoductos, etc.). Se distinguen los trasbordos hechos bajo el régimen de contrato de transporte o fuera de ese régimen.

Teu: Medida estandarizada de donde parten las medidas de un contenedor. Unidad equivalente a un contenedor de 20 pies de largo. Siglas del término de Inglés "twenty equivalent unit"

Tributos aduaneros: Término genérico que comprende los derechos de aduana y el impuesto sobre las ventas. A su vez, los derechos de aduana comprenden todos los derechos, contribuciones, tasas y gravámenes de cualquier clase, derechos antidumping o compensatorios y todo pago que se fije o exija directa o

indirectamente por la importación de mercancías. Bajo ningún concepto el IVA hace parte de los derechos de aduana.

Tomar bajo custodia: El hecho de poner las mercancías en poder del Operador de Transporte Multimodal y que éste las acepte para su transporte.

Valor declarado: Valor con fines aduaneros de las mercaderías contenidas en Un envío que están sometidas a un mismo régimen aduanero y clasificadas en Una misma posición arancelaria.

Zona Franca: Es un área geográfica delimitada del territorio nacional declarada como tal por la autoridad competente, con carácter transitorio o permanente, en la cual las mercancías que se introduzcan en ellas se consideran como si n estuviesen dentro del territorio aduanero nacional con respecto a los tributos aduaneros, pero sometidas a control de la autoridad aduanera. Corresponde al Ministerio de Comercio Exterior su autorización, creación y vigilancia, limitándose la actuación aduanera para efectos del control con respecto al ingreso y salida de mercancías, su permanencia no está sujeta a término de almacenamiento.

La legislación aduanera establece las diferentes clases de operaciones que se pueden realizar, desde las zonas francas con destino a otro país, entre las mismas zonas y al resto del territorio aduanero nacional, aplicando cualquiera de los regímenes aduaneros.

Solamente el Usuario Operador de la Zona Franca está facultado para autorizar el ingreso y salida de bienes.

Zona Primaria Aduanera: Es aquel lugar del territorio aduanero nacional habilitado por la aduana para la realización de las operaciones materiales de recepción, almacenamiento y movilización de mercancías que entran o salen del país, donde la autoridad aduanera ejerce sin restricciones su potestad de control y vigilancia (ver Art. 1º del Decreto 2685 de 1999).

Zona Secundaria Aduanera: Es la parte del territorio aduanero nacional que NO comprende la Zona Primaria Aduanera. Es decir, que aquellos lugares no habilitados por la autoridad aduanera para la recepción, almacenamiento, movilización, cargue y descargue de mercancías objeto de comercio internacional, se constituyen en Zona Secundaria Aduanera: por lo tanto, las mercancías nacionales o de precedencia extranjera bajo control aduanero que deban transitar por estas Zonas, deben estar acompañadas de uno de los siguientes documentos:

Declaración del Régimen Aduanero (Importación, Exportación o Tránsito)
Planilla de Envío (Para el traslado de la carga desde lugar de arribo a Depósito o Zona Franca en la misma jurisdicción aduanera)
Factura de Nacionalización (en los casos en que la norma lo exija). Es importante el acompañamiento de la mercancía por uno de los anteriores documentos, para que en el evento en que sea requerido por las autoridades competentes, no vaya a ser objeto de aprehensión.