

**IMPACTO SOBRE LA LOGÍSTICA PORTUARIA ORIGINADO POR LAS  
INSPECCIONES A LAS EXPORTACIONES DE CARGA CONTENERIZADA.  
CASO SPRC.**

**HERNÁN DE LA HOZ MORA**

**PILAR DE POMBO MERCADO**

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLÍVAR  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
PROGRAMA DE FINANZAS Y NEGOCIOS INTERNACIONALES  
CARTAGENA DE INDIAS**

**2009**

**IMPACTO SOBRE LA LOGÍSTICA PORTUARIA ORIGINADO POR LAS  
INSPECCIONES A LAS EXPORTACIONES DE CARGA CONTENERIZADA.  
CASO SPRC.**

**HERNÁN DE LA HOZ MORA  
PILAR DE POMBO MERCADO**

**Monografía para optar por el título de Profesional en Finanzas y Negocios  
Internacionales**

**Asesor  
JORGE CASSALINS DEL VALLE  
Ingeniero Industrial**

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLÍVAR  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
PROGRAMA DE FINANZAS Y NEGOCIOS INTERNACIONALES  
CARTAGENA DE INDIAS  
2009**

NOTA DE ACEPTACIÓN:

---

---

---

---

---

---

Firma Presidente del Jurado

---

Firma Jurado

---

Firma Jurado

Cartagena de Indias D. T. y C. \_\_\_\_\_ del 2009

Cartagena, 2 de Octubre de 2009

Señores:

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLÍVAR**

Comité Evaluador de Monografías.

Reciba un cordial saludo

La presente carta es para hacer constancia de la entrega de la monografía con título **IMPACTO SOBRE LA LOGÍSTICA PORTUARIA ORIGINADO POR LAS INSPECCIONES A LAS EXPORTACIONES DE CARGA CONTENERIZADA. CASO SPRC** con motivos de revisión y evaluación.

Esperamos pronta respuesta de los resultados de la propuesta.

---

**HERNÁN DE LA HOZ MORA**

**CC: 73.009.016 de C/gena**

---

**PILAR DE POMBO MERCADO**

**CC: 1.128.051.246 de C/gena**



Cartagena, 2 de Octubre de 2009

Señores:

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLÍVAR**

Comité Evaluador de Monografías.

Reciba un cordial saludo

Yo catedrático de la Universidad Tecnológica de Bolívar JORGE W CASSALINS DEL VALLE con numero de documento de identificación 73.146.791 de Cartagena hago constar que soy el asesor de los estudiantes HERNÁN DE LA HOZ MORA y PILAR DE POMBO MERCADO en el proyecto de monografía con titulo IMPACTO SOBRE LA LOGÍSTICA PORTUARIA ORIGINADO POR LAS INSPECCIONES A LAS EXPORTACIONES DE CARGA CONTENERIZADA. CASO SPRC.

---

**JORGE W CASSALINS DEL VALLE**

CC: 73.146.791 de Cartagena

## AUTORIZACIÓN

Cartagena de Indias, D. T. C. H., Diciembre 1 de 2009.

Yo **PILAR DE POMBO MERCADO**, identificado con número de cédula **1.128.051.246** de Cartagena, autorizo a la Universidad Tecnológica de Bolívar para hacer uso de mi trabajo de grado y publicarlo en el catálogo online de la Biblioteca.

---

**PILAR DE POMBO MERCADO**  
**CC: 1.128.051.246 de Cartagena**

## **AUTORIZACIÓN**

Cartagena de Indias, D. T. C. H., Diciembre 1 de 2009.

Yo **HERNAN DE LA HOZ MORA**, identificado con número de cédula **73.009.016** de Cartagena, autorizo a la Universidad Tecnológica de Bolívar para hacer uso de mi trabajo de grado y publicarlo en el catálogo online de la Biblioteca.

---

**HERNAN DE LA HOZ MORA**

**CC: 73.009.016 de Cartagena**

*Agradecemos a nuestros familiares  
por su apoyo en el transcurso de esta monografía,  
por ser nuestro guía, asesor y consejero,  
le agradecemos a Jorge Cassalins.*

*Agradecimientos especiales a  
Todas las entidades nacionales  
Que nos dieron el apoyo,  
Sin ellos este trabajo no se hubiera  
realizado.*



# CONTENIDO

<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>3</b>
<b>0. PROPUESTA DE MONOGRAFÍA</b>	<b>3</b>
0.1 IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA	3
0.2 OBJETIVOS	4
0.2.1 Objetivo General	4
0.2.2 Objetivo Específicos	4
0.3 JUSTIFICACIÓN	4
0.4 ANTECEDENTES DE INVESTIGACIÓN	5
0.5 METODOLOGÍA DEL TRABAJO	5
<b>1. NORMATIVIDAD</b>	<b>7</b>
1.1 NACIONAL:	7
1.1.1 Decreto No. 1840 de 1994, Artículo 6	7
1.1.2 Resolución 1889 de 10 de julio de 1996	7
1.1.3 Resolución 1008 de 2 de junio de 1999	7
1.1.4 Decreto No. 2685 del 30 de diciembre de 1999, Régimen de Exportaciones, Artículo 274. Inspección aduanera	7
1.1.5 Resolución 4240 del 2 de junio de 2000, Título 7º Art 225 y subsiguientes	8
1.1.6 Decreto 1175 del 10 de Mayo de 2003, Artículo 1	8
1.1.7 Programa de Seguridad Portuaria (PSP) de 2003	8
1.1.8 Decreto 4149 de 2004, Artículo 8	9
1.1.9 Documento CONPES 3342 del 14 de marzo de 2005, Recomendación No 12	9
1.1.10 Ley 962 del 18 de julio de 2005, artículo 60	9
1.1.11 Ley 1122 del 9 de Enero de 2007, Artículo 34	10
1.1.12 Documento CONPES 3469 del 30 de Abril de 2007, Recomendación No. 7	10
1.1.13 Resolución No. 02060 de 15 de Junio de 2007, Artículo 32	10
1.1.14 Decreto 1520 del 09 de Mayo de 2008	11
1.2 INTERNACIONAL:	11
1.2.1 International Maritime Organization - IMO (Organización Marítima Internacional OMI)	11
1.2.2 Business Alliance for Secure Commerce - B A S C (Coalición Empresarial Anti-Contrabando)	13
1.2.3 Narcotics Affairs Section - Acuerdo NAS (Sección de Asuntos Narcóticos)	15
1.2.4 Customs-Trade Partnership against Terrorism - C-TPAT (Alianza Aduanas-Comercio contra el Terrorismo)	17
1.2.5 Container Security Initiative - CSI (Iniciativa de Seguridad de Contenedores)	19
1.2.6 Bioterrorismo Act - BTA (Ley de Bioterrorismo)	21

1.2.7	International Ship and Port Facility Security - ISPS (Código Internacional Para La Protección De Buques E Instalaciones Portuarias - PBIP)	22
1.2.8	Megaports Initiative (Iniciativa megapuertos)	24
<b>2.</b>	<b>IMPORTANCIA DEL CONTENEDOR</b>	<b>26</b>
2.1	¿QUE SON LOS CONTENEDORES?	26
2.2	¿QUIÉN UTILIZA LOS CONTENEDORES?	27
2.3	CARACTERÍSTICAS DE LOS CONTENEDORES:	28
2.3.1	Materiales	28
2.3.2	Dimensiones	28
2.3.3	Sistema de cerramiento	29
2.3.4	Identificación	29
2.4	TIPOS DE CONTENEDORES:	29
2.4.1	Contenedores comunes o Dryvan:	29
2.4.2	Contenedores refrigerados integrales o Reefer:	31
2.4.3	Contenedores insulados phortole o Conair:	33
2.4.4	Otro tipo de contenedores:	34
2.5	VENTAJAS Y DESVENTAJAS	37
<b>3.</b>	<b>TENDENCIAS DE LAS EXPORTACIONES DE COLOMBIA QUE SE CANALIZAN EN LA SPRC</b>	<b>39</b>
3.1	INTERNATIONAL COMMERCE TERMS (INCOTERMS):	40
3.1.1	Los Incoterm determinan:	40
3.2	GESTIÓN EN ADUANAS NACIONALES	41
3.2.1	Cuando la mercancía no implica ningún requisito adicional	43
3.2.2	Cuando la mercancía esta sujeta a restricciones	43
3.2.3	Precio en niveles anormales con respecto al producto	43
3.2.4	La Cantidad es inferior a la que aparece en la Autorización	44
3.2.5	La cantidad es superior a la que aparece en la Autorización	44
3.3	CLASIFICACIÓN DE LAS EXPORTACIONES.	45
3.3.1	Exportaciones Tradicionales	45
3.3.2	Exportaciones no Tradicionales	45
3.3.3	Exportaciones Restringidas	45
3.3.4	Exportaciones no Restringidas	46
3.4	EXPORTACIONES EN COLOMBIA	46
3.4.1	Factores positivos en el primer semestre:	48
3.4.2	Factores negativos en el primer semestre:	49
3.4.3	Precios internacionales:	49
3.4.4	Devaluación de la tasa de cambio	49
3.4.5	Principales destinos	50
3.5	EXPORTACIONES EN CARTAGENA:	51

3.5.1	Más naves	54
3.5.2	Inversiones	54
3.6	LA SPRC	55
<b>4.</b>	<b>TIPOS DE INSPECCIONES</b>	<b>59</b>
4.1	SIMULTANEA	59
4.2	NO INTRUSIVA	59
4.3	INSPECCIÓN FÍSICA	60
4.4	ENTIDADES QUE PARTICIPAN EN LAS INSPECCIONES SIMULTÁNEA:	60
4.4.1	Antinarcóticos	61
4.4.2	Aduanero: Dirección de Impuestos y Aduanas Nacional - DIAN	62
4.4.3	Sanitario	63
4.4.3.1	Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos - INVIMA	63
4.4.3.2	Instituto Colombiano Agropecuario - ICA	67
<b>5.</b>	<b>IMPACTO DE LAS INSPECCIONES A LAS EXPORTACIONES DE CARGA CONTENERIZADA.</b>	<b>72</b>
5.1	MODELO ESTÁNDAR DEL PROCESO DE EXPORTACIONES HASTA EL EMBARQUE:	72
5.1.1	Obligaciones del Exportador.	72
5.1.1.1	Reserva de un cupo a la naviera	72
5.1.1.2	Documentación	72
5.1.1.3	Despachar la mercancía a puerto de origen	73
5.1.1.4	Llegada a puerto de origen	73
5.1.2	Obligaciones del Agente de Aduana	73
5.1.2.1	Presentación de documentación	73
5.1.2.2	Solicita selectividad	73
5.1.2.3	Inspecciones simultáneas	73
5.1.2.4	Obtiene Liberación	73
5.2	RELACIÓN DE COSTOS DE LAS OPERACIONES PORTUARIAS EN LA SPRC CON Y SIN INSPECCIÓN EN LA MERCANCÍA CONTENERIZADA:	74
5.2.1	Costos de operación portuaria sin inspección:	74
5.2.2	Costos de operación portuaria con inspección:	75
5.3	SITUACIONES QUE SE PRESENTAN EN LAS EXPORTACIONES CUANDO HAY PROCESO DE INSPECCIÓN:	76
<b>6.</b>	<b>CONCLUSIONES</b>	<b>79</b>
	RECOMENDACIONES	80
	BIBLIOGRAFÍA	81



## LISTA DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1. Contenedor estándar 20 pies _____	31
Tabla 2. Contenedor estándar 40 pies _____	31
Tabla 3. Contenedor high cube 40 pies _____	32
Tabla 4. Contenedor reefer estándar 20 pies _____	32
Tabla 5. Contenedor reefer estándar 40 pies _____	33
Tabla 6. Contenedor reefer high cube 40 pies _____	33
Tabla 7. Contenedor con air estándar 20 pies _____	34
Tabla 8. Contenedor con air high cube 20 pies _____	34
Tabla 9. Equipo auxiliar para contenedor con air _____	35
Tabla 10. Contenedor open top 20 pies _____	35
Tabla 11. Contenedor open top 40 pies _____	36
Tabla 12. Contenedor flat rack _____	37
Tabla 13. Contenedor granelero _____	37

Tabla 14. Contenedor tanque _____	38
Tabla 15. Contenedor plataforma _____	38
Tabla 16. Ventajas y desventajas del contenedor _____	39
Tabla 17. Principales productos de exportación por TEUs _____	58
Tabla 18. Origen de las exportaciones por departamento _____	58
Tabla 19. Principales países de intercambio comercial _____	59
Tabla 20. Costos de operación portuaria sin inspección para contenedor Dryvan _____	75
Tabla 21. Costos de operación portuaria sin inspección para contenedor Reefer _____	75
Tabla 22. Costos de operación portuaria con inspección para contenedor Dryvan _____	76
Tabla 23. Costos de operación portuaria con inspección para contenedor Reefer _____	77

## LISTA DE GRÁFICOS

	Pág.
Grafica 1. Tipos de incoterms _____	32
Grafica 2. Exportaciones de Colombia 1º semestre 2009 US millones _____	47
Grafica 3. Principales destinos de exportaciones por participación _____	51
Grafica 4. Movimiento de contenedores en SPRC, Barranquilla, Buenaventura y Santa Marta 2000 – 2007 _____	53
Grafica 5. Comparación de movilización de contenedores a exportar en los principales puertos de Colombia _____	54
Grafica 6. Movilización de TEUs SPRC _____	57
Grafica 7. Participación porcentual de los tipos de inspección simultanea _____	61
Grafica 8. Entidades nacionales que participan en el proceso de inspección _____	62

## LISTA DE ANEXOS

	Pág.
Anexo A: Tipos de incoterms_____	83
Anexo B: Imágenes de inspecciones y averías a la mercancía_____	88



## INTRODUCCIÓN

La presente investigación se refiere al tema de las inspecciones y su impacto en el proceso de exportación, que se puede definir como una de las situaciones menos favorables para algunos de los exportadores debido a la selectividad que ejercen las autoridades en el control sobre la mercancía y su incidencia en la misma.

La característica principal de las inspecciones, es su imparcialidad al momento en que las autoridades respectivas seleccionan una mercancía que se va a exportar e inician el proceso de inspección a la carga.

Para analizar esta problemática es necesario mencionar sus causas. Una de ellas fue el aumento de la preocupación por la seguridad de todos los países con respecto a los atentados terroristas, el hecho mas importante que hizo origen a muchos de los acuerdos y legislaciones fue el del 11 de septiembre de 2001 hacia los EE. UU.

La investigación se realizó por el interés de dar a conocer el impacto que tiene el exportador cuando su mercancía pasa por el proceso de inspección física. Que permitió identificar las diferentes repercusiones que tiene que atribuirse el exportador cuando su mercancía pasa por el proceso de inspección de las diferentes autoridades que ejercen control sobre la mercancía.

Profundizar la indagación desde la perspectiva del exportador, fue un interés académico. Asimismo, nos interesamos por aportar conocimientos básicos y

prácticos que el exportador podría utilizar para minimizar contratiempos al momento de la operación logística en el proceso de exportación, dado que el proceso de inspección a la carga contenerizada es inevitable.

En el ámbito profesional, como Financistas y Negociadores Internacionales, el interés se refirió al impacto que tiene las inspecciones sobre la mercancía, como ese proceso de seguridad hacia la carga contenerizada puede ocasionar diferentes situaciones en que el exportador se ve afectado negativamente.

La investigación se realizó con una serie de entrevistas a Sociedades de Intermediación Aduanera, Sociedad Portuaria Regional de Cartagena y Autoridades Nacionales que ejercen control sobre la mercancía contenerizada; también se encontró documentación mediante fuentes secundarias.

## **0. PROPUESTA DE MONOGRAFÍA**

Impacto Sobre la Logística Portuaria Originado Por las Inspecciones a las Exportaciones de Carga Contenerizada. Caso SPRC.

### **0.1 IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA**

Actualmente muchos de los puertos locales hacen inspecciones físicas de la carga en condiciones inapropiadas con riesgo para la carga, teniendo un impacto significativo como en costo y tiempo en las operaciones logísticas portuarias para el exportador; es por esto que el Gobierno Nacional expidió el Decreto 1520<sup>1</sup> del 9 de mayo de 2008 que en su artículo 4º señala que “las personas jurídicas que hubieren obtenido concesión o autorización para operar y administrar los puertos, aeropuertos, así como las autoridades respectivas en los pasos de frontera, dispondrá como mínima infraestructura física para la realización de inspecciones determinadas en los procesos de importación, exportación y tránsito aduanero, de un área específica, cubierta, restringida, con dispositivos y procedimientos de seguridad y operación, según los lineamientos que para tal efecto establezcan las autoridades y las normas que determinen estándares nacionales e internacionales sobre estos aspectos en cada lugar”. Cabe resaltar que la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena (SPRC) se realizan diariamente 120 inspecciones en promedio de declaraciones las cuales según por ley no deben demorarse mas de un día calendario y este proceso de inspección de carga en puertos y aeropuertos es ejecutado por la DIAN, la Policía Nacional, la Dirección Antinarcóticos, el Fondo

---

<sup>1</sup> Comisión Nacional de Televisión  
[http://www.cntv.org.co/cntv\\_bop/basedoc/decreto/2008/decreto\\_1520\\_2008.html](http://www.cntv.org.co/cntv_bop/basedoc/decreto/2008/decreto_1520_2008.html)

Nacional de Estupefacientes, el Invima, entidades territoriales de salud y el ICA, entre otras<sup>2</sup>.

## **0.2 OBJETIVOS**

### **0.2.1 Objetivo General**

Analizar el impacto de las inspecciones en la carga contenerizada sobre la logística portuaria en la SPRC y su efecto en los exportadores.

### **0.2.2 Objetivo Específicos**

- Identificar la normatividad y criterios de inspección que aplica la SPRC para el manejo de la carga contenerizada en las exportaciones.
- Analizar las formas en que se ejecutan las inspecciones hacia la mercancía contenerizada de las exportaciones en la SPRC
- Cuantificar en costo y tiempo los efectos de las inspecciones sobre la mercancía contenerizada incurridos al exportador.

## **0.3 JUSTIFICACIÓN**

Siempre se hablado de un proceso de exportación o de importación, procedimientos básicos que como estudiantes de Finanzas y Negocios Internacionales conocemos y hemos estudiado; pero, los procesos de inspección dentro del puerto, la forma como se ejecutan y su consecuencias en la logística portuaria al exportador es algo poco estudiado, dicho tema debe manejarse por

---

<sup>2</sup> Decreto 1520 del 9 de Mayo de 2008, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, [www.minhacienda.gov.co](http://www.minhacienda.gov.co)

todas las personas que hacen parte del negocio de comercio exterior debido al impacto que tiene en la logística portuaria.

Ampliar el conocimiento de cómo se ejecutan las inspecciones en la SPRC, analizar las posibles consecuencias de las inspecciones para tomar precauciones y además ser un guía para los exportadores en el proceso de inspección mediante recomendaciones para prever algún tipo de anomalías son aspectos de esta investigación que queremos dar a conocer a los exportadores y los estudiantes de la rama del comercio exterior, pues proporciona un conocimiento sobre los procesos que sufre la mercancía al momento de entrar al puerto, cómo las inspecciones a la mercancía pueden tener un impacto significativo en la logística portuaria y a toda su cadena logística, como este puede prever de futuros inconvenientes para el exportador.

#### **0.4 ANTECEDENTES DE INVESTIGACIÓN**

- ALEXIS MARIA YIROMANI, Seguridad portuaria en la costa atlántica Colombia<sup>3</sup>.
- ANDRÉS FELIPE RUIZ, Introducción al Comercio Exterior.<sup>4</sup>
- JOAN MARTÍN MALLOFRÉ, Tratamiento De Las Averías En Las Mercancías Transportadas En Contenedor Dry Box

#### **0.5 METODOLOGÍA DEL TRABAJO**

**ETAPA I** Investigar los distintos acuerdos y normatividades que tenga la SPRC relacionado con la seguridad hacia la mercancía contenerizada.

---

<sup>3</sup> Universidad de Cartagena: [www.unicartagena.edu.co/](http://www.unicartagena.edu.co/)

<sup>4</sup> Monografías: [www.monografias.com](http://www.monografias.com)

**ETAPA II** Indagar sobre la actualidad de las exportaciones de Colombia.

**ETAPA III** Adquirir conocimiento de las formas en que se ejecutan los distintos tipos de inspección, mediante un trabajo de campo en las instalaciones correspondientes al proceso en la SPRC.

**ETAPA IV** Recopilar datos estadísticos que permitan efectuar un análisis de las inspecciones sobre la mercancía contenerizada en la SPRC.

**ETAPA V** Analizar las consecuencias causadas por las inspecciones en la SPRC en el proceso de logística portuaria.

## 1. NORMATIVIDAD

### 1.1 NACIONAL<sup>5</sup>:

**1.1.1 Decreto No. 1840 de 1994, Artículo 6:** En materia de cuarentena agropecuaria, el Instituto Colombiano Agropecuario que de ahora en adelante la citaremos por sus siglas ICA, dentro sus atribuciones que tiene destacamos esta:

➤ Realizar la inspección de vegetales, animales y sus productos de importación o exportación cuando las circunstancias de seguridad sanitaria del país lo ameriten constituyan requisitos de los países importadores.

**1.1.2 Resolución 1889 de 10 de julio de 1996:** “por las cuales se dictan medidas de protección fitosanitaria para la actividad de exportación de papa”.

**1.1.3 Resolución 1008 de 2 de junio de 1999:** “por la cual se fija los puertos, aeropuertos puestos fronterizos por las cuales se puede importar y exportar animales, vegetales y sus productos”.

**1.1.4 Decreto No. 2685 del 30 de diciembre de 1999, Régimen de Exportaciones, Artículo 274. Inspección aduanera:** La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) que de ahora en adelante la llamaremos por sus siglas, como autoridad aduanera, con fundamento en criterios técnicos de análisis

---

<sup>5</sup> Manual de Procedimientos de Inspección Física Simultánea de Mercancía, Ministerio de Comercio Industria y Turismo,  
<http://www.mincomercio.gov.co/eContent/documentos/competitividad/InspeccionSimultanea/ManualInspeccionFisica.pdf>

de riesgo, podrá determinar la práctica de la inspección documental, física o no intrusiva a las mercancías en trámite de exportación. También podrá efectuarse la inspección aduanera por solicitud del declarante con la presentación de la solicitud de autorización de embarque.

**1.1.5 Resolución 4240 del 2 de junio de 2000, Título 7º Art 225 y subsiguientes:** Trámite de la Declaración de Exportación. A la solicitud de autorización de embarque y a la declaración de exportación definitiva de las modalidades del régimen de exportación previstas en el presente Título, se les aplicará el procedimiento establecido para la modalidad de exportación definitiva tramitada como embarque único con datos definitivos, con las excepciones que se señalen para cada una de ellas.

**1.1.6 Decreto 1175 del 10 de Mayo de 2003, Artículo 1:** Modificase el artículo 65 del Decreto 3075 de 1997, el cual quedará así: Artículo 65. Expedición del Certificado de inspección sanitaria. Cuando el país importador lo requiera, la autoridad sanitaria del puerto de salida expedirá el Certificado de Inspección Sanitaria para la exportación de alimentos, previa inspección y análisis del cargamento.

Parágrafo. Los costos de los análisis de laboratorio que se requieran para la exportación de los alimentos serán asumidos por el exportado.

**1.1.7 Programa de Seguridad Portuaria (PSP) de 2003:** Como propósito fundamental de este programa, esta el proteger el comercio exterior colombiano de la contaminación por parte del narcotráfico, a través de un programa perfectamente definido, que implica la labor operativa de personal de la Policía



Antinarcóticos con dedicación exclusiva, la labor de investigación judicial por parte de la Fiscalía General de la Nación, la cooperación internacional en materia de entrenamiento y tecnología por parte de los países cooperantes, con el invaluable apoyo logístico y financiero de los terminales marítimos. Adicionalmente se pretende con este acuerdo, atender cualquier tipo de riesgo que presenten los puertos a través de su gestión comercial, incluidas las actividades de cruceros turísticos.

**1.1.8 Decreto 4149 de 2004, Artículo 8:** “Las entidades administrativas que por mandato legal deban intervenir en la inspección física de la mercancía o en la revisión de carga que ingrese o salga del territorio nacional por los puertos, aeropuertos o pasos de frontera, garantizaran que esta diligencia se realice de manera simultanea. Lo anterior, sin perjuicio de las facultades permanentes de inspección atribuidas legalmente a la policía antinarcóticos”.

**1.1.9 Documento CONPES 3342 del 14 de marzo de 2005, Recomendación No 12:** “Solicitar al Ministerio de Comercio, Industrias y Turismo, en coordinación con el Ministerio de Transporte, adelantar las acciones necesarias para facilitar los procedimientos de inspección y seguridad en la carga de comercio exterior”.

**1.1.10 Ley 962 del 18 de julio de 2005, artículo 60:** Para la revisión e inspección física y manejo de carga en los puertos, aeropuertos y zonas fronterizas, de la mercancía que ingrese o salga del país, la DIAN conjuntamente con las entidades que por mandato legal deban intervenir en la inspección y certificación de la misma, proveerá los mecanismos necesarios para que dicha revisión, inspección y manejo, se realicen en una única diligencia cuya duración no podrá exceder de un (1) día calendario y cuyo costo será único.

**1.1.11 Ley 1122 del 9 de Enero de 2007, Artículo 34:** Supervisión en algunas áreas de Salud Pública. Corresponde al Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos, INVIMA, como autoridad sanitaria nacional, además de las dispuestas en otras disposiciones legales, las siguientes:

➤ La competencia exclusiva de la inspección, vigilancia y control en la inocuidad en la importación y exportación de alimentos y materias primas para la producción de los mismos, en puertos, aeropuertos y pasos fronterizos, sin perjuicio de las competencias que por ley le corresponden al Instituto Colombiano Agropecuario, ICA. Corresponde a los departamentos, distritos y a los municipios de categorías 1ª 2ª, 3ª y especial, la vigilancia y control sanitario de la distribución y comercialización de alimentos y de los establecimientos gastronómicos, así como, del transporte asociado a dichas actividades. Exceptúase del presente literal al departamento archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina por tener régimen especial.

**1.1.12 Documento CONPES 3469 del 30 de Abril de 2007, Recomendación No. 7:** “Solicitar al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, continuar con la coordinación y concertación del plan de acción de implementación del modelo de inspección simultanea en los nodos de transferencia, con el apoyo de la DIAN, INVIMA, ICA y Policía Antinarcóticos...”

**1.1.13 Resolución No. 02060 de 15 de Junio de 2007, Artículo 32:** Área de Control portuario y aeroportuario, cumplirá las siguientes funciones:

➤ La Policía Antinarcoáticos representara a la Dirección de Antinarcoáticos ante los programas, convenios de seguridad portuaria y aeroportuaria con las empresas privadas, estatales y agencias nacionales, en lo relacionado con el manejo de los recursos, capacitación del personal e intercambio de información.

**1.1.14 Decreto 1520 del 09 de Mayo de 2008:** consta de 10 artículos el cual decreta que La DIAN, la Policía Nacional – Dirección Antinarcoáticos, el Fondo Nacional de Estupefacientes, el Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos INVIMA, las Entidades Territoriales de Salud y el Instituto Colombiano Agropecuario ICA, como autoridades de control que por mandato legal deben realizar labores de supervisión y control en las operaciones de comercio exterior e intervenir en la inspección física de la mercancía que ingrese o salga del territorio nacional, garantizarán que ésta diligencia se realice de manera simultánea y en un término no superior a un (1) día calendario, contado a partir de la determinación de la misma, teniendo en cuenta lo establecido en el presente Decreto y en el “Manual de procedimientos de Inspección Física Simultánea”.

## **1.2 INTERNACIONAL:**

**1.2.1 International Maritime Organization - IMO (Organización Marítima Internacional OMI)<sup>6</sup>:** es una organización técnica cuyo trabajo, en su mayor parte, lo realizan varios comités y subcomités. El Comité de Seguridad Marítima (CSM) es el comité principal. La IMO fue creado en Marzo de 1948 y entro en vigor en 1959.

---

<sup>6</sup> International Maritime Organization, [http://www.imo.org/about/mainframe.asp?topic\\_id=415](http://www.imo.org/about/mainframe.asp?topic_id=415)

El Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) fue establecido por la Asamblea en noviembre de 1973, y se encarga de coordinar las actividades de la Organización encaminadas a la prevención y contención de la contaminación.

Estos dos comités cuentan con varios subcomités cuyas denominaciones indican los temas de los que se ocupan: Seguridad de la Navegación (NAV); Radiocomunicaciones y Búsqueda y Salvamento (COMSAR); Formación y Guardia (STW); Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC); Proyecto y Equipo del Buque (DE); Protección contra Incendios (FP); Estabilidad y Líneas de Carga y Seguridad de Pesqueros (SLF); Implantación por el Estado de Abanderamiento (FSI); y Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG).

La OMI ha adoptado unos 40 convenios y protocolos, así como más de 800 códigos y recomendaciones sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación y otras cuestiones conexas.

En la primera conferencia que organizó la OMI en 1960 se adoptó el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), que entró en vigor en 1965. El Convenio de 1960 abarcaba una amplia gama de medidas para mejorar la seguridad del transporte marítimo, entre las que cabe incluir el compartimentado y la estabilidad; las instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas; la prevención, detección y extinción de incendios; los dispositivos de salvamento; la radiotelegrafía y la radiotelefonía; la seguridad de la navegación; el transporte de grano; el transporte de mercancías peligrosas; y los buques nucleares.

En 1974 la OMI adoptó una nueva versión del Convenio SOLAS que incorporaba numerosas enmiendas al Convenio de 1960. Entre otros cambios, se incluía un nuevo procedimiento de enmienda mediante el cual las enmiendas adoptadas por

el CSM de la OMI entrarían en vigor en una fecha prefijada, a menos que un determinado número de Estados recusara tales enmiendas. El Convenio SOLAS 1974 entró en vigor el 25 de mayo de 1980, y desde entonces se ha modificado en diversas ocasiones con el fin de responder a los cambios que ha experimentado el sector marítimo y a los avances tecnológicos.

En 1965 la OMI adoptó el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional. Los principales objetivos de este Convenio son prevenir demoras innecesarias en el tráfico marítimo, estimular la cooperación entre los diferentes Gobiernos y asegurar el más alto grado de uniformidad posible en las formalidades y procedimientos relativos a la llegada, permanencia y salida de buques en los puertos. El Convenio entró en vigor en 1967

**1.2.2 Business Alliance for Secure Commerce - B A S C (Coalición Empresarial Anti-Contrabando):** BASC fue creado en 1996 inicialmente como una alianza anti-contrabando, y hoy día ha ampliado su visión y dimensión hacia una alianza empresarial para el Comercio seguro, con la misión de facilitar y agilizar el comercio internacional mediante el establecimiento y administración de estándares y procedimientos globales de seguridad aplicados a la cadena logística, en asociación con gobiernos, autoridades y empresas a nivel mundial<sup>7</sup>.

BASC se ha consolidado como modelo mundial de los programas de cooperación, gracias a la asociación exitosa entre el sector empresarial, aduanas, gobiernos y organismos internacionales que lograron fomentar procesos y controles seguros.

Desde Noviembre de 1998 la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena que de ahora en adelante la citaremos por sus siglas SPRC, hace parte de la alianza empresarial internacional que promueve un comercio seguro, en cooperación con

---

<sup>7</sup> Business Alliance for Secure Commerce, <http://www.wbasco.org/espanol/historia.htm>

gobiernos y organismos internacionales, con la Certificación No. COL-CTG00047-01 del Capítulo de Cartagena.

El objetivo fundamental del BASC es la eliminación del uso de cargamentos lícitos por parte de narcotraficantes que desean usarlos para transportar sus productos ilegales. Los puntos de cobertura de este programa son el transporte aéreo, terrestre y marítimo desde su punto de inicio hasta su destino y/o consumidores.

El BASC examina también las prácticas de fabricación, empaque, identificación y embalaje de mercancías provenientes de países extranjeros, con destino a los Estados Unidos, con el propósito de mitigar la posibilidad del uso de estos procesos como vehículos para el contrabando de narcóticos.

El BASC brinda intercambio de información, proporciona visitas y combina ideas con el sector privado, con el fin de mejorar las prácticas de seguridad<sup>8</sup>. Otros beneficios del BASC son:

- Reducción de la vulnerabilidad a multas y capturas
- Reducción de los reclamos de las aseguradoras.
- Reducción de las primas de seguros.
- Reducción de la pérdida de mercancías debido a los robos.
- Creación de un ambiente de trabajo seguro.
- Reducción de el número de reclamos por indemnización a empleados.
- Aumento de la eficiencia de la organización.
- Incremento de la productividad.
- Aumento del control de las operaciones.
- Aumento del control de los procedimientos.
- Promueve una industria más segura.
- Aumento de la confiabilidad de la industria como un todo.

---

<sup>8</sup> E – Transport Ltda, <http://www.etransport.com.co/spanish/Noticias.htm>

- Convierte a la aduana de los Estados Unidos en integrante del equipo.
- Ayuda en la lucha antidroga.
- Se proyecta de manera positiva a la comunidad

Actualmente los países que cuentan con esta herramienta son: Argentina, Australia, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Haití, Jamaica, México, Panamá, Paraguay, Perú, Republica Dominicana, Estados Unidos, Uruguay y Venezuela.

**1.2.3 Narcotics Affairs Section - Acuerdo NAS (Sección de Asuntos Narcóticos):** Suscrita el 25 de junio de 1998 Su objetivo consiste en Salvaguardar los intereses de los importadores, exportadores y ciudadanos de los países que mantienen vínculos comerciales con Colombia, mejorar el profesionalismo del personal de seguridad a través de capacitación y asesoramiento y el intercambio de información entre las partes para hacer más efectivas las acciones contra el narcotráfico<sup>9</sup>.

Actualmente la SPRC tiene un acuerdo con la policía antinarcóticos de entregar una instalación completamente dotada como comando y alojamiento de la Policía, entregar a la Policía elementos y equipos para las inspecciones y controles en este puerto, La Policía Antinarcóticos se compromete a mantener un número de efectivos debidamente capacitados para desarrollar sus controles en la SPRC

Para mayor seguridad y control la SPRC tiene normas para el ingreso a las instalaciones que consiste en<sup>10</sup>:

---

<sup>9</sup> Fiscalía General de la Nación,  
<http://www.fiscalia.gov.co/pag/divulga/noticias2005/anticorrupt/corruptNasNov17.htm>

<sup>10</sup> Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, <http://albatros.puertocartagena.com>

- Es obligatorio para todos los usuarios el uso del carnet identificador en un lugar visible, mientras permanezca en las instalaciones habilitadas de la SPRC. (Estatuto Aduanero – Art. 41 Decreto 2685 de 1999).
  
- Los usuarios deben portar los elementos básicos de protección personal acorde con su oficio tales como: uniforme, casco, guantes, chalecos de seguridad, zapato de cuero cerrado; y el patrono debe velar porque ello se cumpla. ( Art. 122 Ley 9 de 1979)
  
- Todo usuario para ingresar a la SPRC deberá estar afiliado al sistema de seguridad social colombiano, salud, pensiones, ARP, y tener los aportes acorde con el tipo de riesgo y empresa que lo autoriza (Código Sustantivo del Trabajo).
  
- No está permitido el ingreso de elementos diferentes a los relacionados con la actividad para la cual se autoriza tales como: mercancías, electrodomésticos, herramientas, etc.
  
- Está prohibido el ingreso de armas, exceptuando autoridades y escoltas.
  
- Es potestad de la SPRC permitir o restringir el ingreso de elementos que a su juicio puedan alterar el orden o puedan causar lesiones a los miembros de la comunidad portuaria.
  
- Está totalmente prohibido el ingreso o salida de elementos sin la autorización correspondiente.
  
- No está permitido el ingreso a laborar en estado de embriaguez o bajo los efectos de narcóticos o drogas enervantes (Art. 60 C.S.T.).



- Todo paquete, bolso o maletín, que ingrese deberá ser sometido a los controles de seguridad de la SPRC.
  
- No está permitido el ingreso de menores de edad a las instalaciones portuarias.
  
- Por razones de seguridad ningún trabajador podrá laborar más de 12 horas.
  
- No está permitido el ingreso de cámaras fotográficas ni de vídeo sin la autorización de la SPRC

**1.2.4 Customs-Trade Partnership against Terrorism - C-TPAT (Alianza Aduanas-Comercio contra el Terrorismo):** es una iniciativa conjunta entre el gobierno americano y el sector privado cuyo objetivo es construir relaciones de cooperación que fortalezcan la seguridad de toda la cadena de suministro y la seguridad en las fronteras. La iniciativa fue lanzada en noviembre de 2001 con siete participantes iniciales, todas grandes empresas de EE.UU. En abril de 2005, había más de 9.000 empresas participantes, según la secretaria del Departamento de Seguridad Nacional Michael Chertoff.

C-TPAT reconoce que la Aduana puede proveer el mayor grado de seguridad a través de una cercana cooperación entre los propietarios de la cadena de suministro: importadores, transportistas, agentes de aduana, almacenes de depósito, y empresas de manufactura. A través de esta iniciativa, la Aduanas le está solicitando a las empresas importadoras en los Estados Unidos, que fortalezcan sus prácticas de seguridad y comuniquen a sus socios de negocios a

lo largo de la cadena de suministro, sus lineamientos con respecto a la seguridad.<sup>11</sup>

¿Que beneficios obtengo de afiliarme a C-TPAT?<sup>12</sup>

C-TPAT ofrece la oportunidad de jugar un rol verdaderamente activo contra el terrorismo y el comercio ilícito, al participar las compañías aseguran una cadena de suministro segura para sus empleados, proveedores y clientes. Adicionalmente, Customs and Border Protection (CBP) ofrece los siguientes beneficios a los miembros del programa:

- Reducción en el número de inspecciones y espera en la línea.
- Acceso a miembros de C-TPAT utilizando el SVI (Status verification Interface)
- Monitoreo y políticas de seguridad autónomas.
- Elegibilidad para acceder por el carril FAST (Free and Secure Trade: Comercio Libre y Seguro, por sus siglas en inglés)
- Los transportistas certificados en C-TPAT son beneficiados al realizar de forma expedita el proceso de análisis de la carga en el carril FAST
- Como miembro del programa eres elegible para asistir a los seminarios de CTPAT organizados por CBP.
- Al mantener su sistema funcionando, las compañías previenen pérdidas por robo y reducen la posibilidad de ser utilizados por el comercio ilícito para introducir ilegalmente mercancía a los Estados Unidos.
- Pertenecer a C-TPAT representa un valor agregado a su servicio incrementándose el número de clientes.

---

<sup>11</sup> Business Alliance for Security Commerce, <http://www.wbasco.org/english/faq.htm>

<sup>12</sup> Carso Security Solutions, <http://www.carsosecurity.com/Nosotros.html>

**1.2.5 Container Security Initiative - CSI (Iniciativa de Seguridad de Contenedores)**<sup>13</sup>: es un programa destinado a ayudar a aumentar la seguridad de los contenedores de carga enviada a los Estados Unidos de todo el mundo. CSI aborda la amenaza a la seguridad fronteriza y el comercio mundial que plantea la posibilidad de uso terrorista de un contenedor marítimo de entregar un arma.

Como el único y unificado agencia fronteriza de los Estados Unidos, EE.UU. Aduanas y Protección de Fronteras de la (CBP), la misión es extraordinariamente importante para la protección de América y el pueblo americano. A raíz de los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001, Servicio de Aduanas de EE.UU. comenzó el desarrollo de programas antiterroristas para ayudar a asegurar los Estados Unidos. A los primeros meses del 2002, el Servicio de Aduanas de EE.UU. creó la Iniciativa de Seguridad de Contenedores (CSI).

CSI se propone un régimen de seguridad para garantizar que todos los contenedores que representan un riesgo potencial para el terrorismo son identificados e inspeccionados en puertos extranjeros antes de que se coloquen en los buques con destino a los Estados Unidos. CBP ha destacado los equipos multidisciplinarios de funcionarios de EE.UU., tanto el CBP y de Inmigración y Aduanas (ICE) para trabajar junto con nuestros homólogos de acogida de gobiernos extranjeros. Su misión es orientar y preselección de contenedores y para elaborar las pistas de la investigación relacionada con la amenaza terrorista a la carga con destino a los Estados Unidos.

Los tres elementos básicos de la ISC son las siguientes:

➤ Identificar los contenedores de alto riesgo. El CBP utiliza los instrumentos automatizados de identificación para identificar los contenedores que representan

---

<sup>13</sup> Customs and Border Protection,  
[http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo\\_security/csi/csi\\_in\\_brief.xml](http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/csi/csi_in_brief.xml)

un riesgo potencial para el terrorismo, sobre la base de información anticipada y de la inteligencia estratégica.

- Preselección y evaluación de los contenedores antes de que sean enviadas. Los contenedores son examinados tan pronto en la cadena de suministro como sea posible, generalmente en el puerto de partida.
- Usar la tecnología para preselección de contenedores de alto riesgo para garantizar que el cribado se puede hacer rápidamente sin ralentizar el movimiento del comercio. Esta tecnología incluye a gran escala de rayos X y rayos gamma y los dispositivos de detección de radiación.

A través de CSI, el CBP trabajan con las administraciones aduaneras de acogida para establecer criterios de seguridad para identificar contenedores de alto riesgo. Uso de las administraciones de inspección no intrusiva (NII) y tecnología de detección de radiación para detectar los contenedores de alto riesgo antes de que sean enviados a EE.UU. puertos.

CSI, un programa de reciprocidad, ofrece a los países participantes la oportunidad de enviar a sus funcionarios de aduanas a los principales puertos de EE.UU. a la meta oceánicos, la carga en contenedores a ser exportados a sus países. Asimismo, el CBP se comparte información sobre una base bilateral con sus socios de la CSI. Japón y Canadá que actualmente la estación de su personal de aduanas en algunos puertos de EE.UU. como parte del programa de la CSI.

Anunció en enero de 2002, la CSI ha hecho grandes avances desde su creación. En poco más de 4 años, 26 administraciones de aduanas se han comprometido a unirse a CSI y se encuentran en distintas fases de ejecución.

ISC está ya en funcionamiento en los puertos en América del Norte, Europa, Asia, África, el Oriente Medio, y América Latina y Centroamérica. CBP los 58 puertos

operacionales CSI ahora aproximadamente el 86 por ciento de todos los contenedores marítimos de carga importada en los Estados Unidos sujetos a preselección antes de la importación.

CSI continúa expandiéndose a lugares estratégicos de todo el mundo. La Organización Mundial de Aduanas (OMA), la Unión Europea (UE), y el apoyo de CSI expansión del G8 han aprobado resoluciones y la aplicación de medidas de seguridad introducidas CSI en los puertos de todo el mundo.

**1.2.6 Bioterrorismo Act - BTA (Ley de Bioterrorismo)<sup>14</sup>:** El gobierno de los EE.UU. ha cambiado la forma en que protege a sus ciudadanos. Un cambio fue el de Salud Pública de Seguridad y Preparación y Respuesta ante el Bioterrorismo de la Ley de 2002, o Ley de Bioterrorismo (BTA). El presidente George W. Bush firmó la BTA en ley el 12 de junio de 2002. El objetivo de la BTA es la mejora de la capacidad del gobierno para prevenir, prepararse y responder a cualquier incidente de bioterrorismo y otras emergencias de salud nacional.

La BTA se compone de cuatro partes:

- Título I aborda la forma en las salas de emergencia para preparar posibles ataques, incluido el acceso a las existencias de vacunas y medicamentos.
- El Título II establece un programa de registro para las personas que manipulan agentes biológicos y toxinas.
- Título III los EE.UU. protege a los alimentos y la oferta de drogas mediante el requisito de los métodos de inspección más estrictas y observando de cerca lo que entra en el país.

---

<sup>14</sup> U.S. Food and Drug Administration,  
<http://www.fda.gov/RegulatoryInformation/Legislation/ucm148797.htm>

➤ Título IV ajustes de la Ley de Agua potable para ayudar a proteger el abastecimiento público de agua.

Para aumentar la seguridad, varios organismos federales trabajan juntos bajo la BTA:

- FDA: Food and Drug Administration (La Administración de Alimentos y Medicamentos)
- CDC: Centers for Disease Control and Prevention (Centros para el Control y Prevención de Enfermedades)
- USDA: United States Department of Agriculture. (Departamento de Agricultura de EE.UU.)
- APHIS: Animal and Plant Health Inspection Service (Servicio de Inspección de Sanidad para Animales y Plantas)
- EPA: Environmental Protection Agency (Agencia de Protección Ambiental)
- FBI: Federal Bureau of Investigation (Oficina Federal de Investigaciones)
- DHS: Department of Homeland Security (Departamento de Seguridad Nacional)
- HHS: Health and Human Services (Departamento de Salud y Servicios Humanos)
- CBP: Customs and Border Protection (EE.UU. Aduanas y Protección Fronteriza)

**1.2.7 International Ship and Port Facility Security - ISPS (Código Internacional Para La Protección De Buques E Instalaciones Portuarias - PBIP):** El Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP) representa la culminación de poco más de un año de intenso trabajo del Comité de Seguridad Marítima de la OMI y de su Grupo de trabajo sobre protección marítima desde la Asamblea adoptó en su vigésimo segundo periodo de sesiones, en noviembre de 2001, relativa al examen de las medidas y procedimientos para prevenir los actos de terrorismo que ponen

en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques. El Código PBIP fue adoptado mediante una de las resoluciones adoptadas el 12 de diciembre de 2002 por la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, (Londres, 9 a 13 de diciembre de 2002). En otra de esas resoluciones también se incluyen las enmiendas necesarias a los capítulos V y XI del Convenio SOLAS, mediante las cuales el Código será de obligado cumplimiento a partir del 1 de julio de 2004 si se considera aceptado el 1 de enero de 2004.

El Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias tiene como propósito proporcionar un marco regulatorio y consistente para evaluar riesgos, y evitar que a través de los buques, instalaciones cargas y pasajeros, se cometan atentados terroristas utilizando como vía al transporte marítimo, permitiendo a los gobiernos aumentar en forma coordinada, a nivel internacional las medidas de protección necesarias para enfrentar las nuevas amenaza.

Dentro de las medidas dispuestas en el código de los buques, las instalaciones portuarias, y las compañías navieras, se deben designar oficiales de protección, previamente capacitados y acreditados por la autoridad marítima portuaria. Además, obliga a los puertos y compañías navieras, a realizar planes de contingencia basados en evaluaciones de protección, con el fin de evitar potenciales actos terroristas.

Los objetivos de este Código son establecer un marco internacional para la cooperación entre los Gobiernos Contratantes, los organismos gubernamentales, las administraciones locales y los sectores naviero y portuario con el fin de detectar y evaluar las amenazas para la protección marítima y tomar medidas

preventivas contra los sucesos que afecten a la protección de los buques e instalaciones portuarias utilizados para el comercio internacional; definir las funciones y responsabilidades respectivas de todas las partes mencionadas, tanto a nivel nacional como internacional, para garantizar la protección marítima; garantizar un intercambio y un cotejo rápido y eficaz de la información relativa a la protección marítima; ofrecer un método para efectuar evaluaciones de la protección marítima de modo que pueda disponerse de planes y procedimientos para reaccionar ante los cambios en los niveles de protección, y tener la confianza de que existen medidas adecuadas y proporcionadas para garantizar la protección marítima<sup>15</sup>.

**1.2.8 Megaports Initiative (Iniciativa megapuestos)<sup>16</sup>:** A través de la Iniciativa de Megapuestos, National Nuclear Security Administration NNSA (Administración de Seguridad nacional Nuclear) trabaja en colaboración con socios extranjeros para dotar a los puertos marítimos con equipo de detección radiológica. Aproximadamente el 75 puertos en todo el mundo son objeto de aplicación de la Iniciativa de Megapuestos. Megaports initiative es un componente clave, enfoque interinstitucional para prevenir la adquisición por terroristas de, el contrabando y el uso de materiales nucleares peligrosos para desarrollar un arma de destrucción masiva o dispositivo de dispersión radiológica en un ataque contra los Estados Unidos o sus socios globales.

Para lograr su misión, la Iniciativa de Megapuestos trabaja con los países socios para dotar a los puertos con el estado de la técnica de detección de radiación equipo, sofisticados paquetes de software, y sistemas de comunicaciones que funcionan en concierto para indicar la presencia de material nuclear especial

---

<sup>15</sup> Librería Náutica, <http://www.libreria-nautica.com/imo-omi/codigo-pbip.html>

<sup>16</sup> National Nuclear Security Administration, [http://nnsa.energy.gov/nuclear\\_nonproliferation/1641.htm](http://nnsa.energy.gov/nuclear_nonproliferation/1641.htm)



(SNM) o otros materiales radiactivos en contenedores de carga que se mueven a través de un puerto. Para garantizar el mantenimiento a largo plazo y la sostenibilidad de los sistemas instalados, uno se hace hincapié a la formación de personal del país anfitrión para operar y mantener los sistemas.

Como un elemento integral de los EE.UU. la estrategia de seguridad marítima, NNSA (National Nuclear Security Administration) ha establecido una estrecha colaboración con el Department of Homeland Security - DHS (Departamento de Seguridad Nacional) de la Iniciativa de Carga Segura (SFI), la Seguridad y la Prosperidad (SPP) de América del Norte, Iniciativa de Seguridad de Contenedores (CSI), y complementa los esfuerzos del DHS "Alianza Aduanas-Comercio contra el Terrorismo (C-TPAT), la Guardia Costera de EE.UU. Programa Internacional de Seguridad Portuaria (IPSP) y el Departamento de Estado de la Iniciativa de Seguridad contra la Proliferación (ISP).

Desde el comienzo de la Iniciativa de Megapuertos en el año fiscal 2003, NNSA ha terminado en 19 instalaciones de los puertos de los diferentes países: Bahamas, Bélgica, Colombia, República Dominicana, Grecia, Honduras (Puerto SFI), Israel (proyecto piloto), los Países Bajos, Omán, Pakistán (Puerto SFI), Panamá, Filipinas, España, Singapur, Corea del Sur (Puerto SFI), Sri Lanka, Tailandia, y el Reino Unido (Puerto SFI). Aplicación está en curso en otros puertos en más de 20 otros lugares, entre ellos: Alemania, Bangladesh, Bélgica, China, Djibuti, Dubai, Emiratos Árabes Unidos, Egipto, Hong Kong, Israel, Jamaica, Japón, Malasia, México, Omán, Panamá, Portugal, España y Taiwán.

## **2. IMPORTANCIA DEL CONTENEDOR**

### **2.1 ¿QUE SON LOS CONTENEDORES?**

Por extensión, se denomina contenedor a un embalaje de grandes caracterizado por tener grandes dimensiones que se utiliza para transportar objetos voluminosos o pesados, pequeños vehículos, maquinaria, etc.

La industria del comercio depende en gran medida del uso de contenedores con el fin de obtener los productos y mercancías a través del extranjero. La razón por lo que la industria del comercio se basa para el uso de las unidades portátiles de almacenamiento son evidentes: El envío de mercancías en volúmenes grandes es menos costoso en términos de tasas de envío, además los contenedores son unidades de almacenamiento que mantienen y aseguran los bienes hasta que sean entregados al sitio que el consumidor y/o negocio elija.

A principios de la década de los 50, el mundo vio por primera vez el uso de contenedores para el transporte de grandes cantidades de bienes. Si bien es cierto que las empresas dependen en gran medida del uso de contenedores para transportar mercancías, hay usos alternativos para estos contenedores. Algunos consumidores optan por utilizar los contenedores para el almacenamiento en tierra, y algunos contenedores marítimos son utilizados para cobertizos temporales o como es el caso de los sitios de construcción donde estos son usados como oficinas. De hecho, los usos que muchos consumidores y empresas les dan a los contenedores son muy innovadores: se pueden ver contenedores siendo utilizados para almacenar documentos contables y registros de negocios, así como, antiguo

equipo de oficina o almacenado inventario de las empresas, y muchas cosas más<sup>17</sup>.

Para aquellas personas o empresas que se dedican al envío de bienes de gran tamaño o materias muy pesadas a diferentes puntos del mundo, los contenedores son ciertamente una opción. Hay una serie de empresas que se especializan en contenedores para los consumidores y las empresas; con una llamada basta, para que representantes de la empresa vayan hasta el cliente para recoger el material y que este pueda ser enviado a su destino. Un camión de plataforma es utilizado para el transporte de los contenedores, una vez que estos son llenados con los materiales y/o mercancías del cliente.

## **2.2 ¿QUIÉN UTILIZA LOS CONTENEDORES?**

Como se mencionó anteriormente, los contenedores son muy versátiles y portátiles, por ende tienen una variedad de usos y son elementos que pueden servir tanto las empresas y los consumidores individuales. Con anterioridad estos sólo se utilizaban para el envío masivo de materiales en barco, ferrocarril o camión, pero ver contenedores siendo utilizados por las empresas que requieren un espacio de almacenamiento adicional para fines comerciales, o por consumidores que requieren una gran área de almacenamiento, se esta convirtiendo en lago muy común.

Si una empresa o consumidor, necesita espacio de almacenamiento portátil estos pueden acercarse a una empresa que se especializa en este tipo de contenedores. Una rápida llamada telefónica a una empresa de este tipo va a proporcionar al consumidor y/o dueño de negocio, un presupuesto de cuánto será

---

<sup>17</sup> Artículos informativos, [http://www.articulosinformativos.com/Contenedores\\_Maritimos\\_DC-r963728-DC.html](http://www.articulosinformativos.com/Contenedores_Maritimos_DC-r963728-DC.html)

el costo de un contenedor y, además estas empresas pueden entregar el contenedores para la persona o empresa hasta el lugar que se le solicite. Si se utilizan sólo para el almacenamiento, un contenedor portátil puede ser colocado donde el consumidor o propietario de negocio elige, utilizándolo para el envío de artículos al extranjero una vez que los contenedores son cargados, la empresa puede transportar el contenedor apropiado hasta el muelle de carga, donde será puesto en un barco, y ser enviado a su destino en el extranjero.

### **2.3 CARACTERÍSTICAS DE LOS CONTENEDORES<sup>18</sup>:**

**2.3.1 Materiales:** Pueden ser fabricados en chapa de aluminio o de vidrio, con el espesor y resistencia suficiente para soportar grandes toneladas. Los contenedores suelen estar fabricados principalmente de acero corrugado, algunos otros de madera contrachapada reforzados con fibra de vidrio. Interiormente llevan un recubrimiento especial anti-humedad, para evitar las humedades durante el viaje.

**2.3.2 Dimensiones:** Lo más extendido a nivel mundial son los equipos de 20 y 40 pies, con un volumen interno aproximado de 32,6 m<sup>3</sup> y 66,7 m<sup>3</sup> respectivamente. Las dimensiones de los contenedores están reguladas por la norma ISO 6346. Deben ser compatibles con las medidas de los barcos o camiones que los transportan, con una capacidad mínima de doscientos litros y mínima de mil litros. Se está estudiando el establecimiento de una serie de nuevas medidas como el eurocontenedor, adecuado para los palets europeos (palets con una superficie de 80 cms de ancho por 120 cms de largo), pero está muy lejos de ser un estándar, dado que los buques portacontenedores están preparados para los contenedores mencionados anteriormente.

---

<sup>18</sup> [http://www.elprisma.com/apuntes/ingenieria\\_industrial/contenedoresocontainers/](http://www.elprisma.com/apuntes/ingenieria_industrial/contenedoresocontainers/)

**2.3.3 Sistema de cerramiento:** Deberá estar protegido por cerraduras y bisagras, colocadas en tornillos de cabeza por dentro, esto para garantizar su seguridad durante el transporte o almacenamiento. Su interior debe ser fácilmente accesible para la inspección aduanera, sin la existencia de compartimientos donde se puedan ocultar las mercancías. Debe permitir su fácil identificación mediante la colocación de marcas y números gravados de forma que no pueden ser modificados o alterados. Deben ser pintados de color amarillo, de manera que sean fácilmente visibles, conteniendo la indicación correspondiente en color negro.

**2.3.4 Identificación:** Todos los contenedores llevan una identificación alfanumérica para hacer seguimientos y evitar su pérdida. Estos códigos suelen ser cuatro letras y siete números (el último separado de la serie de 6). Siendo las letras las iniciales de la compañía naviera. Ejemplo: MSCU 1506704.

## **2.4 TIPOS DE CONTENEDORES<sup>19</sup>:**

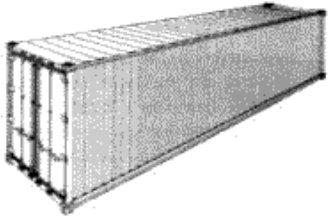
### **2.4.1 Contenedores comunes o Dryvan:**

➤ Standard 20 pies: Disponible para cualquier carga seca normal. Ejemplos: bolsas, pallets, cajas, tambores, etc.

---

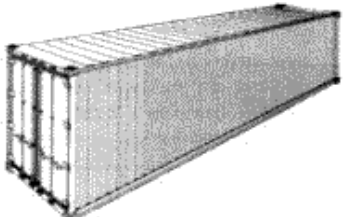
<sup>19</sup> <http://www.affari.com.ar/conttt.htm>

**Tabla 1: Contenedor Standard 20 Pies.**

20 Pies Standard 20' x 8' x 8'6"			
Tara	2300 kg / 5070 lb		
Carga Max.	28180 kg/62130 lb		
Max. P. B <sup>20</sup> .	30480 kg/67200 lb		
Medidas	Internas	Apertura Puerta	
Largo:	5898 mm / 19'4"	-	
Ancho:	2352 mm / 7'9"	2340 mm / 7'8"	
Altura:	2393 mm / 7'10"	2280 mm / 7'6"	
Capacidad Cub.	33,2 m3 / 1172 ft3		

- Standard 40 pies: Disponible para cualquier carga seca normal. Ejemplos: bolsas, pallets, cajas, tambores, etc.

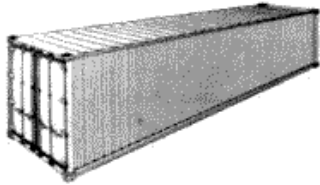
**Tabla 2: Contenedor Standard 40 Pies.**

40 Pies Standard 40' x 8' x 8'6"			
Tara	3750 kg / 8265 lb		
Carga Max.	28750 kg / 63385 lb		
Max. P. B	32500 kg / 71650 lb		
Medidas:	Internas	Apertura puerta	
Largo:	12032 mm / 39'6"	-	
Ancho	2352 mm / 7'9"	2340 mm / 7'8"	
Altura:	2393 mm / 7'10"	2280 mm / 7'6"	
Capacidad Cub.	67,7 m3 / 2390 ft3		

- High Cube 40 pies: Especial para cargas voluminosas. Ejemplo: tabaco, carbón.

<sup>20</sup> Máximo Peso Bruto, Max P.B.

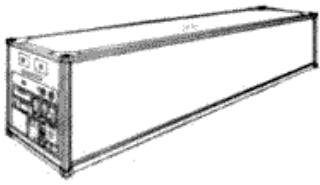
**Tabla 3: Contenedor High Cube 40 Pies.**

40 Pies High Cube 40' x 8' x 9'6"			
Tara	3940 kg / 8685 lb		
Carga Max.	28560 kg / 62965 lb		
Max. P. B	32500 kg / 71650 lb		
Medidas:	Internas	Apertura puerta	
Largo:	12032 mm / 39'6"	-	
Ancho	2352 mm / 7'9"	2340 mm / 7'8"	
Altura:	2698 mm / 8'10"	2585 mm / 8'6"	
Capacidad Cub.	76,4 m3 / 2700 ft3		

**2.4.2 Contenedores refrigerados integrales o Reefer:**

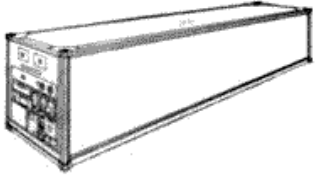
➤ Estándar 20 pies: Con equipo propio de generación de frío. Diseñados para el transporte de carga que requiere temperaturas constantes sobre bajo cero. Ejemplo: carne, pescado, frutas, etc.

**Tabla 4: Contenedor Reefer Standard 20 Pies.**

20 Pies 20' x 8' x 8'6"			
Tara	3080 kg / 6790 lb		
Carga Max.	27400 kg / 60410 lb		
Max. P. B	30480 kg / 67200 lb		
Medidas:	Internas	Apertura puerta	
Largo:	5444 mm / 17'10"	-	
Ancho	2268 mm / 7'5"	2276 mm / 7'5"	
Altura:	2272 mm / 7'5"	2261 mm / 7'5"	
Capacidad Cub.	28,1 m3 / 992 ft3		

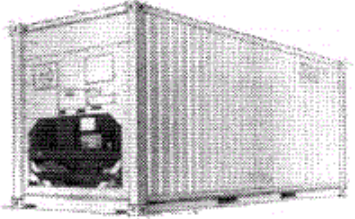
- Standard 40 pies: Con equipo propio de generación de frío. Diseñados para el transporte de carga que requiere temperaturas constantes sobre bajo cero. Ejemplo: carne, pescado, frutas, etc.

**Tabla 5: Contenedor Reefer Standard 40 Pies**

40 Pies 40' x 8' x 8'6"			
Tara	4800 kg / 10580 lb		
Carga Max.	27700 kg / 61070 lb		
Max. P. B	32500 kg / 71650 lb		
Medidas:	Internas	Apertura puerta	
Largo:	11561 mm / 37'11"	-	
Ancho	2280 mm / 7'5"	2280 mm / 7'5"	
Altura:	2249 mm / 7'5"	2205 mm / 7'3"	
Capacidad Cub.	59,3 m3 / 2075 ft3		

- High cube 40 pies:

**Tabla No 6: Contenedor Reefer High Cube 40 Pies.**

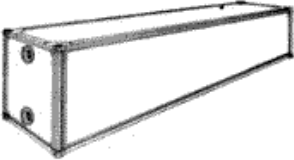
40 Pies High cube 40' x 8' x 9'6"			
Tara	4850 kg / 10690 lb		
Carga Max.	29150 kg / 64270 lb		
Max. P. B	34000 kg / 74960 lb		
Medidas:	Internas	Apertura puerta	
Largo:	11561 mm / 37'11"	-	
Ancho	2268 mm / 7'5"	2276 mm / 7'5"	
Altura:	2553 mm / 8'4"	2501 mm / 8'2"	
Capacidad Cub.	67 m3 / 2366 ft3		



### 2.4.3 Contenedores insulados phortole o Conair:


- Standard 20 pies: Sin equipo generador de frío. Preparados para el transporte de carga que requiere temperaturas constantes. Ejemplo: manzanas, frutas, etc.

**Tabla 7: Contenedor Conair Standard 20 Pies.**

20 Pies Reefer Conair 20' x 8' x 8'			
Tara	2650 kg / 5840 lb		
Carga Max.	21350 kg / 47070 lb		
Max. P. B	24000 kg / 52910 lb		
Medidas:	Internas	Apertura puerta	
Largo:	5750 mm / 18'10"	-	
Ancho	2260 mm / 7'5"	2271 mm / 7'5"	
Altura:	2110 mm / 6'11"	2085 mm / 6'10"	
Capacidad Cub.	27,4 m3 / 970 ft3		

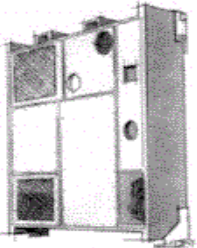
- High Cube 20 pies: Sin equipo generador de frío. Preparados para el transporte de carga que requiere temperaturas constantes. Ejemplo: manzanas, frutas, etc.

**Tabla 8: Contenedor Conair High Cube 20 Pies.**

20 Pies Reefer Conair 20' x 8' x 8'6"			
Tara	2780 kg / 6130 lb		
Carga Max.	24220 kg / 61070 lb		
Max. P. B	27000 kg / 67200 lb		
Medidas:	Internas	Apertura puerta	
Largo:	5444 mm / 17'10"	-	
Ancho	2300 mm / 7'6"	2300 mm / 7'6"	
Altura:	2250 mm / 7'5"	2215 mm / 7'4"	
Capacidad Cub.	29,8 m3 / 1052 ft3		

- Equipo auxiliar:

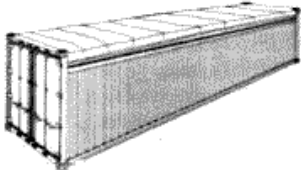
**Tabla 9: Equipo Auxiliar para Contenedores Conair.**

<b>Equipo auxiliar tipo Clip On Apto para contenedores tipo Conair 20' y 40'</b>	
220/240 V.	
50/60 Hz, 3 - phase	
Con este equipo auxiliar se puede mantener el frío durante el transporte de puerta a puerta.	

#### 2.4.4 Otro tipo de contenedores:

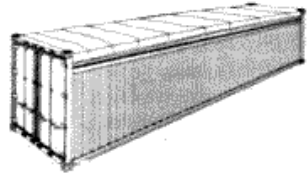
- Open top 20 pies: Presentan el techo removible de lona, especialmente diseñado para transporte de cargas pesadas o dimensiones extras. Permiten la carga y descarga superior. Ejemplos: maquinarias pesadas, planchas de mármol, etc.

**Tabla 10: Contenedor Open Top 20 Pies.**

<b>20 Pies Open top 20' x 8' x 8'6"</b>			
Tara	2360 kg / 5200 lb		
Carga Max.	28120 kg / 62000 lb		
Max. P. B	30480 kg / 67200 lb		
Medidas:	Internas	Apertura puerta	
Largo:	5889 mm / 19'4"	-	
Ancho	2345 mm / 7'9"	2300 mm / 7'8"	
Altura:	2346 mm / 7'9"	2215 mm / 7'6"	
Capacidad Cub.	32,4 m3 / 1144 ft3	Apertura techo	
		Largo: 5492 mm / 18" Ancho: 2184 mm / 7'3"	

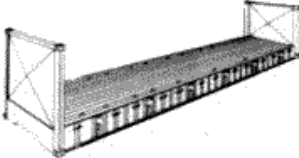
➤ Open top 40 pies: Presentan el techo removible de lona, especialmente diseñado para transporte de cargas pesadas o dimensiones extras. Permiten la carga y descarga superior. Ejemplos: maquinarias pesadas, planchas de mármol, etc.

**Tabla 11: Contenedor Open Top 40 Pies.**

<b>40 Pies Open top 40' x 8' x 8'6"</b>			
Tara	2360 kg / 5200 lb		
Carga Max.	30140 kg / 66750 lb		
Max. P. B	32500 kg / 71650 lb		
Medidas:	Internas	Apertura puerta	
Largo:	12024 mm / 39'6"	-	
Ancho	2352 mm / 7'9"	2340 mm / 7'8"	
Altura:	2324 mm / 7'7"	2244 mm / 7'6"	
Capacidad Cub.	65,7 m3 / 2320 ft3	Apertura techo Largo: 11874 mm / 38'11" Ancho: 2184 mm / 7'3"	

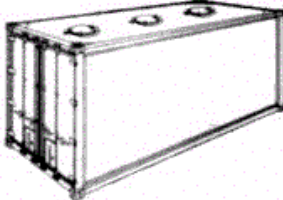
➤ Flat Rack tipo fijo no plegable: Con terminales fijos o rebatibles, sin laterales. Diseñados para el transporte de carga de grandes dimensiones. Ejemplo: maquinarias, etc.

**Tabla 12: Contenedor Flat Rack.**

<b>20 y 40' Pies Flat Rack 20' /40' x 8' x 8'6"</b>			
	<b>20' flat</b>	<b>40' flat</b>	
Tara			
Carga	4030 kg / 8880 lb	5000 kg / 8880 lb	
Max.	28470 kg / 62770 lb	40000 kg / 90300 lb	
Max. P. B	32500 kg / 71650 lb	45000 kg / 99180 lb	
Medidas:	Internas:	Internas:	
Largo:	5940 mm / 19'6"	12132 mm / 39'9"	
Ancho	2345 mm / 7'8"	2400 mm / 7'10"	
Altura:	2346 mm / 7'8"	2135 mm / 7'.	

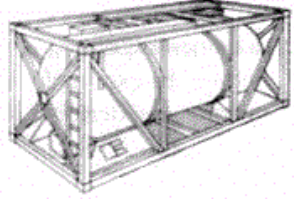
➤ **Contenedor Granelero:**

**Tabla No. 13: Contenedor Granelero.**

<b>Contenedor Granelero de 20'</b>	
Con tomas superiores y descarga por precipitación. Revestidos especialmente, permiten el transporte de granos. Ejemplo: malta, semillas, etc.	

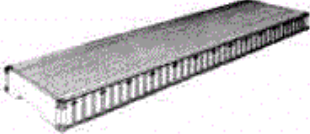
- Contenedor Tanque:

**Tabla No. 14: Contenedor Tanque.**

<b>Contenedor Tanque de 20´ y 40´</b>	
<p>Existen múltiples aplicaciones y diseños de estos contenedores. Los hay revestidos para el transporte de productos químicos corrosivos, o para la carga de aceites y vinos. Hay disponibilidad de equipos con calefacción para otras cargas especiales.</p>	

- Contenedor Plataforma:

**Tabla No. 15: Contenedor Plataforma.1**

<b>Contenedor Plataforma de 20´ y 40´</b>	
<p>Diseñados para el transporte de carga de grandes dimensiones o extra peso. Ejemplo: maquinaria rodante, etc.</p>	

## 2.5 VENTAJAS Y DESVENTAJAS

El contenedor es un instrumento útil no solo para la facilidad de movilizar grandes unidades de mercancías, también para crear oficinas improvisadas, y espacios de almacenamientos; pero por muy rentable que sea el contenedor, también tiene sus

desventajas, a continuación mostramos las ventajas y desventajas del uso de este producto multiuso.

**Tabla No. 16: Ventajas y Desventajas del Contenedor.**

<b><i>VENTAJAS</i></b>	<b><i>DESVENTAJAS</i></b>
Son más seguros por su resistencia a los contratiempos.	Su traslado es más lento por realizar por vía marítima
Son más económicos	Se necesita mayor embalaje.
Se adaptan al buque o remolque según el tipo de transporte utilizado para su traslado.	Su traslado es solo por vía acuática o terrestre.
Se ahorra espacio ya que pueden ir unos arribas de otros.	Se debe hacer mayor mantenimiento para que no corroan con los cambios de Temperaturas.
Hay un contenedor para cada tipo de mercancía	

### **3. TENDENCIAS DE LAS EXPORTACIONES DE COLOMBIA QUE SE CANALIZAN EN LA SPRC**

¿Que es la exportación? la exportación es simplemente la salida de un producto de un determinado país con destino a otro, atravesando las diferentes fronteras o mares que separan las naciones. Pero si vamos a un concepto mucho más técnico, la exportación, según la Aduana Colombiana, es considerada como la salida de mercancías del territorio aduanero nacional hacia una nación extranjera o una zona franca industrial de bienes y/o servicios para permanecer en ella de manera definitiva.

Según la legislación aduanera, el territorio aduanero nacional es considerado como el espacio en el cuál se encuentra ubicado el país incluyendo sus fronteras, tanto marítimas, como aéreas, como geoespaciales. Por tanto todo lo que comprende nuestro territorio es considerado como el territorio aduanero nacional. Ahora bien, en el término es claro que remite directamente a la salida de mercancías hacia una nación extranjera o una Zona Franca industrial de bienes y servicios.

Precisamente por que la Zona Franca es considerada como un área extraterritorial dentro del territorio aduanero nacional, por tanto la Zona Franca es considerada como otro país dentro del país. Una Zona Franca recibe productos del exterior y en el momento en que los recibe es como si todavía permaneciera en el país de origen. Solamente hasta cuando esta mercancía sale de la Zona Franca, se convierte en una importación y por tanto requiere un proceso de nacionalización. En el caso de la exportación simplemente cuando el producto entra a la Zona Franca es como si entrara a otro país y por tanto recibe el mismo tratamiento aduanero que recibiera si entrara en un puerto.

### **3.1 INTERNATIONAL COMMERCE TERMS (INCOTERMS)<sup>21</sup>:**

Los Incoterm son un conjunto de reglas internacionales, regidos por la Cámara de Comercio Internacional, que determinan el alcance de las cláusulas comerciales incluidas en el contrato de compraventa internacional.

Los Incoterms también se denominan cláusulas de precio, pues cada término permite determinar los elementos que lo componen. La selección del Incoterm influye sobre el costo del contrato.

El propósito de los Incoterms es el de proveer un grupo de reglas internacionales para la interpretación de los términos mas usados en el Comercio internacional.

A continuación se le muestra los incoterms y hasta donde llegan las responsabilidades de los exportadores e importadores según el tipo de negociación que se hizo.

#### **3.1.1 Los Incoterm determinan:**

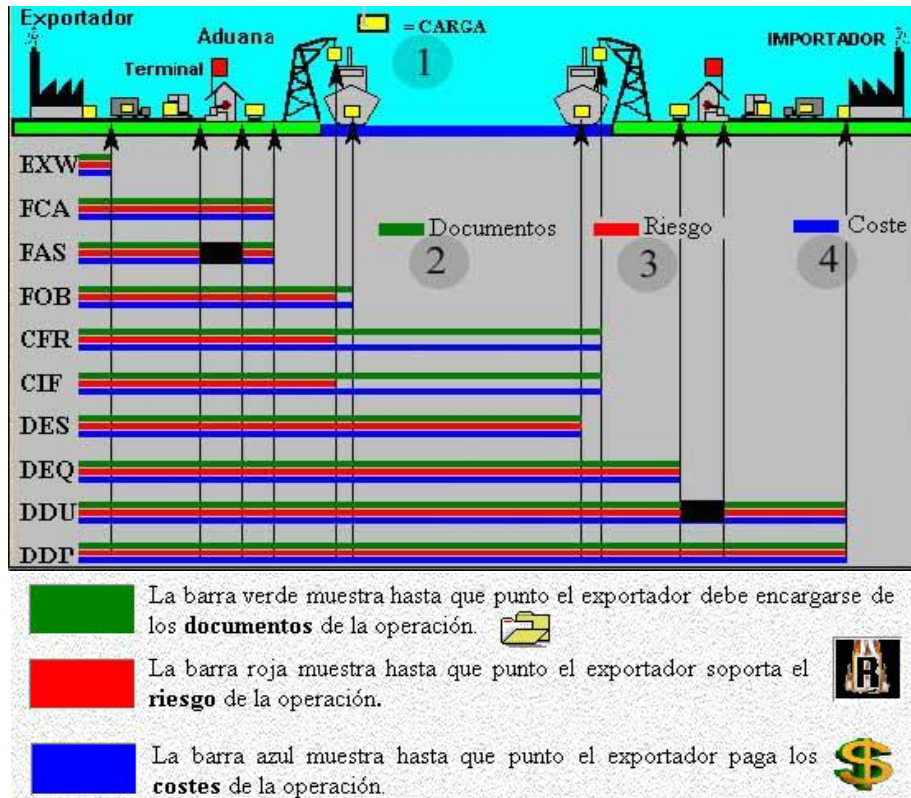
- El alcance del precio.
- En que momento y donde se produce la transferencia de riesgos sobre la mercadería del vendedor hacia el comprador.
- El lugar de entrega de la mercadería.
- Quién contrata y paga el transporte.
- Quién contrata y paga el seguro.
- Qué documentos tramita cada parte y su costo.

---

<sup>21</sup> <http://www.jmefcargo.com/descarga2.pdf>



**Grafica 1: Tipos de Incoterms.**



### 3.2 GESTIÓN EN ADUANAS NACIONALES<sup>22</sup>

Lo primero que debe hacer el exportador es contactar una Sociedad de Intermediación Aduanera (SIA) con el fin de delegar la operación de comercio exterior a estas mismas, y no hacer los tramites de aduana el mismo exportador. Solo es permitido no utilizar una SIA si se es un Usuario Altamente Exportador, caracterizado por que sus ventas superan los USD \$2'000.000.00 anuales y las ventas al exterior corresponden al 60% del total de ventas; o si por el contrario es un Usuario Aduanero Permanente.

<sup>22</sup> <http://www.uamerica.edu.co/comercio/ADUANAS.htm>

Así mismo, no están obligados a utilizar las SIAs las personas cuyos montos de exportación no superan los USD \$1000 valor FOB.

Para poder empezar el proceso o trámite de exportación en Aduana, la Sociedad de Intermediación Aduanera, de ahora en adelante SIA, debe presentar los documentos respectivos exigidos para la salida de la mercancía, en conjunto con el mandato que otorga el exportador a la SIA para realizar la operación de exportación.

El primer procedimiento es solicitar la Autorización de Embarque ante la DIAN, bajo la cual esta entidad revisa que este el mandato y la operación que dio lugar al proceso de exportación, en cuyo caso corresponde a la factura comercial, mas la lista de empaque, vistos buenos si se requieren y permisos o tramites necesarios para la salida de la mercancía. Estos documentos deben ser presentados por la SIA.

Después de este procedimiento y habiéndose verificado las condiciones exigidas por la DIAN, se emite la Autorización de Embarque con un número y un código asignado por la DIAN. Si son embarques parciales o cargues globales, debe presentar la Declaración de Exportación durante los diez (10) primeros días del mes siguiente.

Habiendo entonces realizado este procedimiento, y aprobado todos los requisitos exigidos por la Aduana, la mercancía es trasladada a la Zona Primaria Aduanera, estas zonas son conocidas como las instalaciones que destina el transportador para el cargue de mercancías de exportación en los medios de transporte o recintos que disponga la Aduana para tal fin en el Aeropuerto o Puerto o depósitos de la DIAN. En esta zona precisamente es en la que se realiza el proceso de aforo, que consiste en la verificación de que lo que hay en físico corresponde con lo documental.

El día hábil siguiente se avisa de la recepción de las mercancías en estas zonas, por ejemplo si ingresa un viernes, se avisa el lunes. Así mismo, la inspección de la mercancía no puede durar más de 24 horas, es decir que el mismo día que ingresa, ese mismo día concluye la inspección.

Existen otras zonas conocidas como las Zonas Secundarias Aduaneras, que son permitidas por el Administrador de Aduanas, y en la cual se reciben mercancías que por su naturaleza o en razón a su embalaje no pueden ser relacionadas con otras mercancías. Igualmente estas zonas también son de uso de Usuarios Altamente Exportadores (Ualtex) o Usuarios Aduaneros Permanentes (UAP).

Durante la inspección el Aforador o inspector puede dejar constancia de acuerdo a las observaciones o situaciones encontradas de la siguiente forma:

**3.2.1 Cuando la mercancía no implica ningún requisito adicional:** Esto significa que la mercancía cumple con todos los requerimientos para su salida y por tanto no hay ningún inconveniente en ser embarcada. Por lo tanto, se procede al embarque y se deja constancia en el Sistema Informático Aduanero y en la Autorización de Embarque.

**3.2.2 Cuando la mercancía esta sujeta a restricciones:** Esto significa que la mercancía no puede ser sacada del país, o por el contrario incumple alguno de los requisitos necesarios para poder salir al exterior. En este caso no se procede al embarque y se deja constancia en el Sistema Informático Aduanero y en la Autorización de Embarque.

**3.2.3 Precio en niveles anormales con respecto al producto:** Esto significa que el precio de la mercancía no corresponde al tipo de producto o es más elevado o es muy bajo. En este caso, se procede con el embarque pero se deja

constancia en el Sistema Informático Aduanero y en la Autorización de Embarque. En este caso se procede con el embarque.

**3.2.4 La Cantidad es inferior a la que aparece en la Autorización:** Esto significa que hay menos de lo que parece en el documento de exportación. En este caso lo que hace el inspector es dejar una constancia en el Sistema Informático Aduanero y se modifica la Autorización de Embarque por la cantidad que aparece en físico, así mismo se procede al embarque.

**3.2.5 La cantidad es superior a la que aparece en la Autorización:** Esto significa que hay más cantidad de la que aparece en el documento de exportación. Por tanto el inspector lo que hace es dejar constancia en el Sistema Informático Aduanero y en la Autorización de Embarque y se procede con el embarque que aparece en el documento, el restante se tiene que tramitar con otra Autorización de Embarque.

Cuando el inspector ha terminado esta operación entonces se procede con el embarque. Se hace un embarque único con el documento que acredite la operación de comercio exterior, previa autorización de la Autoridad Aduanera.

Si es el caso de que la exportación no se haga desde donde se hizo la inspección, se debe pedir una autorización a la Aduana para un tránsito hasta la Aduana de Salida, sin necesidad de volver a inspeccionar la mercancía que va a salir del país. Solo se verificará entonces la carga y el medio de transporte.

Durante las 24 horas siguientes, se emite la certificación del embarque con el Manifiesto de Carga, en este documento se relaciona bultos de carga y carga a granel a bordo del medio de transporte y que van a ser cargados o descargados en un puerto o aeropuerto, según los embarques autorizados por la Autoridad

Aduanera. El transportador, quien recibe la mercancía para su destino final, dispone de 48 horas para entregar el Manifiesto de carga, y en cuyo documento se asigna nuevamente un número y la fecha por medio del Sistema Informático Aduanero.

Finalmente se cierra este ciclo de exportación con la emisión de la Declaración de Exportación, que corresponde al a Autorización de Embarque y al numero asignado por el Sistema Informático Aduanero. Este finalmente debe ser entregado por la SIA a la Aduana con copias dentro de los quince (15) días siguientes a la recepción del Manifiesto de Carga. Este documento final, la Declaración de Exportación, constituye la prueba de exportación de la mercancía y con la cual puedo negociar la entrega de mi dinero si es el caso con una carta de crédito.

### **3.3 CLASIFICACIÓN DE LAS EXPORTACIONES<sup>23</sup>.**

**3.3.1 Exportaciones Tradicionales:** Son los productos que se exportan con frecuencia, y el país depende de ellos. Ejemplo: El petróleo es un tipo de exportación netamente tradicional.

**3.3.2 Exportaciones no Tradicionales:** Son aquellos productos que se exportan con muy poca frecuencia y el país no depende de ellos. Ejemplo: Los cigarrros, bebidas alcohólicas, pieles, automóviles, etc.

**3.3.3 Exportaciones Restringidas:** Son aquellas exportaciones limitadas por el Estado por razones de seguridad. Ejemplo: En diciembre del 2.002 el país vivió un tipo de exportación restringida, debido al Paro Petrolero, cuando se redujo la producción del petróleo, las exportaciones fueron restringidas para poder medio

---

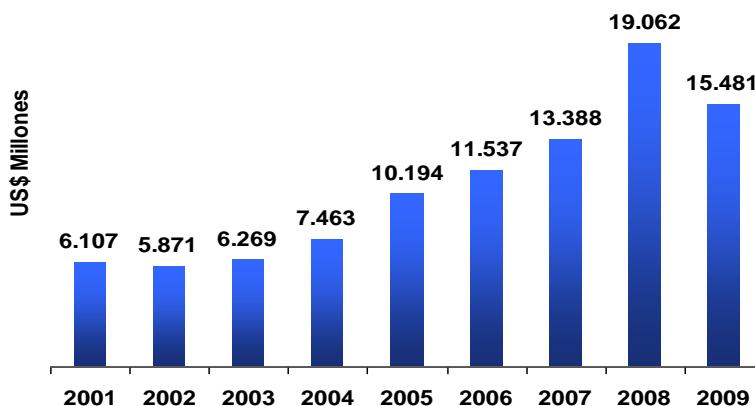
<sup>23</sup> <http://www.monografias.com/trabajos24/exportaciones/exportaciones.shtml>

abastecer la nación. Otro tipo de exportación restringida son las drogas, por ser de ilícito comercio.

**3.3.4 Exportaciones no Restringidas:** Son aquellas que se realizan sin restricciones del Estado, pero deben cumplir con los debidos procesos aduaneros correspondientes.

**3.4 EXPORTACIONES EN COLOMBIA<sup>24</sup>:** En junio del 2009, las exportaciones decrecieron 25,3% respecto a igual mes del 2008; es la segunda tasa mensual más negativa de 2009, después de la de abril (-27,7%). El resultado del mes continuó recogiendo el efecto de los menores precios internacionales de los productos básicos, con respecto a junio del año pasado. El 66% de la caída en dólares (US\$927 millones) fue explicada por petróleo, sus derivados, y ferroníquel; el volumen exportado de estos dos productos continuaron creciendo.

**Grafica 2: Exportaciones de Colombia Primer Semestre del 2009 US \$ millones**



<sup>24</sup> Informe de Exportación 2009, Proexport, [www.proexport.com.co/.../DocNewsNo9976DocumentNo8278.ppt](http://www.proexport.com.co/.../DocNewsNo9976DocumentNo8278.ppt)

En el primer semestre de 2009, las exportaciones se redujeron -18,8%, tasa superior a la acumulada a mayo (-17,7%), y la variación 12 meses se tornó negativa (-4,7%). La contracción de las ventas no fue exclusiva de Colombia; en igual período, las exportaciones de Chile se redujeron -39,7%, de México -30,2% y de Brasil -22,8%.

El volumen exportado registró una tasa negativa moderada (-1,5%); se redujeron en café (-20%), por menor producción nacional debido a factores como el invierno y los programas de renovación, y en carbón, la disminución fue de 5,2%.

Por destinos, en los primeros seis meses del año disminuyeron las exportaciones hacia Estados Unidos (-24,8%), la Unión Europea (-10,9%), Japón (-14,4%), Chile (-16,9%), Ecuador (-14,4%), Venezuela (-0,2%), Brasil (-38%) y República Dominicana (-49%).

En valores, se redujeron las ventas de café (-20,8%), petróleo y sus derivados (-39,5%) y ferroníquel (-42,5%). Estos tres productos perdieron participación en el total exportado (de 41,7% en el primer semestre de 2008 pasó a 32,3% del total en lo corrido del 2009); así mismo, su comportamiento tuvo una gran influencia en la variación negativa de las ventas totales. Si se excluyen, las exportaciones decrecerían 5,6%.

Continuó destacándose el crecimiento en las ventas de oro, banano, carne bovina, gas natural y azúcar de caña.

En bienes no primarios, los principales productos que redujeron sus exportaciones fueron: confecciones (-54,5%), materias plásticas (-23,7%), cuero y sus productos (-34,5%) y productos de hierro y acero (-40,6%). Se denotó la disminución de las compras de Venezuela y Estados Unidos, principalmente.

Los precios del café siguieron creciendo por la menor oferta mundial en Colombia y América Central; la cotización internacional de los cafés suaves de Colombia fue superior a la variedad de otras arábicas (en el primer semestre de 2009, el precio promedio en Nueva York de los cafés suaves de Colombia fue US\$1,78 la libra y la cotización de las otras arábicas fue US\$1,35).

#### **3.4.1 Factores positivos en el primer semestre:**

- La tendencia creciente de los precios internacionales de los productos básicos, en particular de petróleo y de café.
- Crecimiento del volumen exportado de petróleo (29,4%) y el comienzo de las ventas al mercado asiático. Por su parte, en el primer semestre, la producción petrolera colombiana (645.000 barriles diarios) superó en 9,7% a la registrada un año antes.
- Se iniciaron las exportaciones de carbón de la mina “El descanso”, localizada en el departamento del Cesar, con reservas de 1.760 millones de toneladas; con esto se genera la perspectiva de que el país se convierta en uno de los mayores exportadores mundiales del mineral (aún no se capturaron en el las estadísticas de junio, pero comenzarán a observarse en los datos de julio).
- Se mantuvo la dinámica de las ventas de oro; crecieron 79,7% gracias a un precio internacional favorable y al incremento del 85% del volumen vendido.



### **3.4.2 Factores negativos en el primer semestre:**

- Caída de las ventas de café, explicada por la disminución en la producción nacional (31% en el primer semestre).
- El paro camionero ocurrido entre el 21 de abril y el 10 de mayo.
- Reducción de las exportaciones a Ecuador en el primer semestre (-14,4%); en sólo junio cayeron 26,9%. Las ventas a Venezuela cayeron (-0,2%) y en junio, la variación negativa fue de -4,2%. Esto fue consecuencia del menor crecimiento de sus demandas internas y de las restricciones al ingreso de productos.
- Caída de las exportaciones no primarias a Estados Unidos: confecciones (-32,9%), metales y sus manufacturas (-54,1%), materias plásticas (-29,2%) y cueros y sus productos (-8,2%), entre otros.

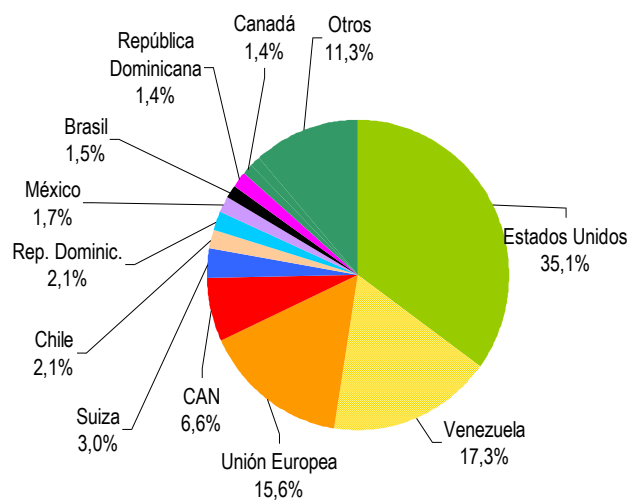
**3.4.3 Precios internacionales:** Si bien en el primer semestre del 2009 se mantuvo la tendencia creciente de los precios internacionales de algunos bienes primarios, estos aún fueron inferiores a los registrados en los primeros seis meses de 2008. Los precios de carbón, níquel y petróleo, fueron menores en 45,2%, 56,8% y 53,8%.

**3.4.4 Devaluación de la tasa de cambio:** A pesar de la revaluación registrada entre marzo y junio de 2009, la tasa de cambio promedio (\$2.323,9) fue superior en 26,6% a la observada en el mismo período del 2008.

**3.4.5 Principales destinos:** Estados Unidos continuó como el primer destino de las exportaciones colombianas (US\$5.437,8 millones), con una participación del 35,1% de las ventas totales. Hacia este país se redujeron las ventas en 24,8%

Hacia Venezuela (US\$2.684,4 millones), segundo destino en importancia (17,3% de las ventas de Colombia); las exportaciones se redujeron a junio en 0,2%, respecto a igual período del año anterior.

**Grafica 3: Principales destinos de exportación por participación.**



Le siguió en importancia, la Unión Europea (US\$2.419 millones); hacia este grupo de países las ventas se redujeron en 10,9% y representaron 15,6% de las totales.

A la CAN se exportaron US\$1.019,3 millones (6,6% del total), equivalente a un decrecimiento de 14,6%. Ecuador fue el principal socio (59% de las ventas hacia

este bloque) y disminuyeron en 14,4%. Hacia Perú y Bolivia las ventas se disminuyeron en 14,6% y 16,2%, respectivamente.

### **3.5 EXPORTACIONES EN CARTAGENA<sup>25</sup>:**

Cartagena de Indias, dada su estratégica localización es considerada uno de los puertos más importantes de América, recibe diariamente barcos de carga procedentes de todo el mundo, lo cual la ha posicionado como el puerto más importante de Colombia. La ciudad maneja más contenedores que todos los demás puertos del país sumados y, de cara al Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos, se espera que esta tendencia continúe y se intensifique.

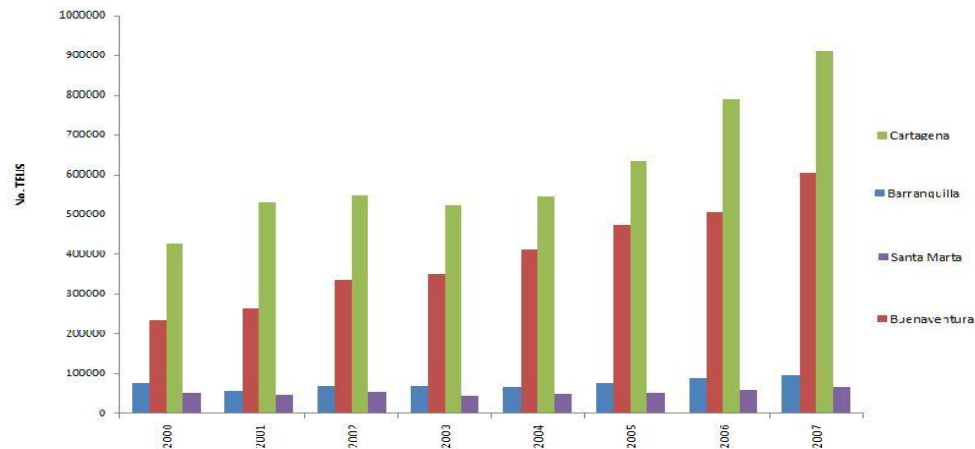
La infraestructura portuaria de Cartagena de Indias es la más completa, moderna y competitiva del país, su bahía es una de las más seguras de Latinoamérica y tiene el mejor esquema de competencia en servicios portuarios nacionales, conformado por cuatro terminales marítimos privados de servicio público y 24 muelles privados propiedad de empresas importadoras y exportadoras ubicados en el Parque Industrial de Mamonal, los cuales desarrollan diferentes actividades como: carga general, de contenedores y gráneles; astilleros y muelles de hidrocarburos, de pesca y de turismo.

El Puerto Cartagenero movilizó en el 2008 un total de 1.055.675, que representaron un crecimiento de 19% frente al 2007: año en el que se movilizaron 886.270 contenedores. La bahía de Cartagena movilizó el 56% de contenedores de la Costa Caribe Colombiana.

---

<sup>25</sup> Puertas de las Americas, <http://www.puertadelasamericas.com.co/cartagena-generalidades/logistica/>

**Grafica 4: Movimiento De Contenedores En SPRC, Barranquilla, Buenaventura Y Santa Marta Entre Los Años 2000 - 2007<sup>26</sup>**



Un crecimiento del 24,3% registró el movimiento de contenedores de los cuatro principales puertos marítimos privados de uso público de Cartagena en el primer semestre de 2009, en comparación con igual periodo del año pasado.

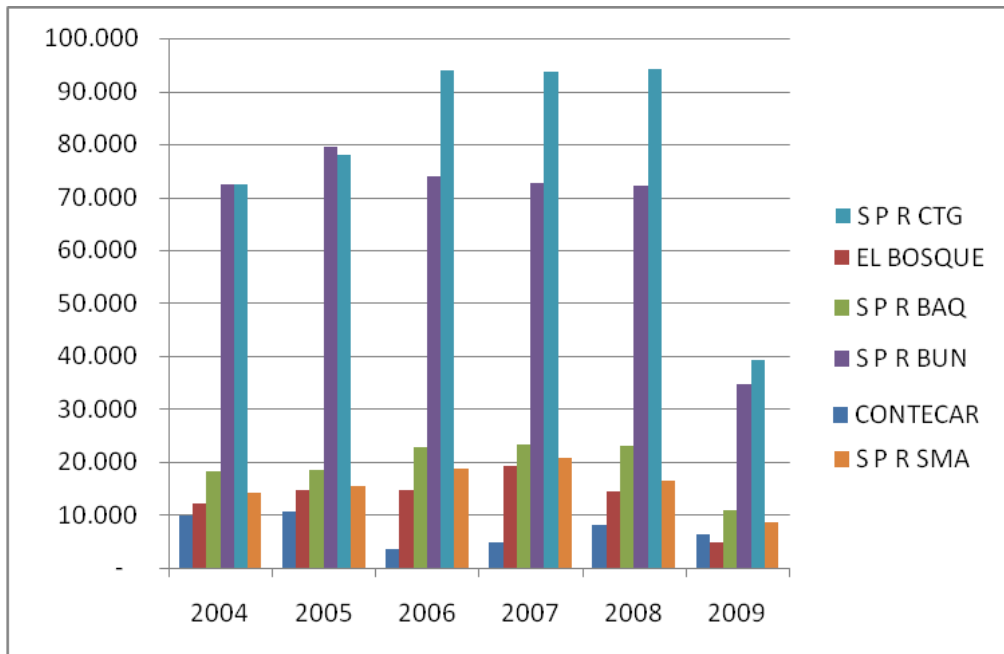
La Sociedad Portuaria Regional de Cartagena (SPRC) / Contecar, Muelles El Bosque y el Puerto de Mamonal movilizaron en el periodo enero-junio 621.891 contenedores, 121.888 más que en el mismo lapso de 2008.

De ese volumen de contenedores movilizados, cerca del 62% correspondieron a carga en tránsito, lo que corrobora que el puerto local, además de especializarse en carga contenerizada, viene siendo utilizado por la mayoría de las navieras como un puerto de transbordo por su ubicación estratégica dentro del Caribe.

<sup>26</sup> Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte, 2007

Por ello, el movimiento de carga de los puertos locales se ha visto dinamizado, ya que la carga de exportación ha registrado una evidente caída y la de importación, aunque en menor proporción, igualmente se ha desacelerado.

**Grafica 5: Comparación de Movilización de Contenedores a Exportar en los Principales Puertos de Colombia.**



La SPRC/Contecar son líderes en movimiento de carga marítima contenerizada en la ciudad con el 95% del total, que equivale haber atendido en sus instalaciones de Manga y Mamonal 595.941 de estas cajas metálicas para el transporte de mercancías. Muelles El Bosque movió el 4,1% (25.887) y el Puerto de Mamonal el 0,01% (63 contenedores). Cabe destacar que estos dos últimos puertos tienen su mayor énfasis en su operación en carga general y gráneles.

**3.5.1 Más naves:** En el semestre, el número de naves que arribaron a esas cuatro instalaciones portuarias creció un 10,89% en comparación con el año pasado. Se pasó de 1.303 naves en el 2008 a 1.445 este año.

Ello significa que a los muelles de estos puertos llegaron 142 cargueros y buques de turismo más que en el primer semestre del año pasado.

Con esas cifras, el promedio mensual de buques cargueros y de turismo que ingresaron a esos muelles en el primer semestre fue de 240, lo que equivale a 8 por día.

En algunos de estas instalaciones, caso Puerto de Mamonal, aunque hubo un menor número de barcos atendidos, se manejaron más toneladas, en virtud de los mayores tamaños de buque atendidos. Sin embargo, al observar la discriminación se ve que la carga suelta disminuyó, pero los gráneles industriales (yesos, mineral de hierro, sal, carbón y coque) aumentó, reportó su gerente Arsenio Galvis.

Puerto de Mamonal creció en 16,24% su movimiento de carga en el periodo, al pasar de 404.509 toneladas en el primer semestre de 2008 a 470.208 en el 2009.

Muelles El Bosque, por su parte, vio crecer su carga general en el periodo enero-junio en un 24%, al pasar de 356.831 toneladas en el 2008 a 441.778 en este año.

**3.5.2 Inversiones:** Las principales sociedades portuarias que operan hoy en Cartagena adelantan inversiones por cerca de 200 millones de dólares en sus instalaciones en la Bahía de Cartagena, y en Buenaventura, como es el caso de Muelles El Bosque, que avanza en su muelle granelero en ese puerto del Pacífico.

Contecar-SPRC, con muelles en Manga y en la entrada a Mamonal, atiende en sus instalaciones a más de 30 reconocidas navieras internacionales. Esta integración ejecuta su Plan Maestro de Desarrollo en el terminal marítimo de Contecar. El objetivo es llevarlo a una capacidad de 2,3 millones de contenedores anuales y prepararlo para recibir barcos Panamax II, de hasta 12.000 contenedores de capacidad.

La primera fase del Plan abarca 2008 y 2009, periodo en el cual se han invertido 150 millones de dólares para comenzar el dragado en la zona de operaciones, adecuar los muelles y acondicionar patios para almacenamiento, además de renovar múltiples equipos portuarios, que permitieron extender la capacidad del terminal a 500.000 contenedores anuales.

Entre otros equipos, se han adquirido tres Grúas Pórtico Panamax II, una grúa móvil, 10 Grúas RTGs, cinco Reach Stacker, dos apiladores, 30 camiones de puerto y una draga de corte y succión.

El Puerto de Mamonal avanza en el plan de invertir US35 millones hasta el 2012 para ampliar la capacidad, mejorar la competitividad y garantizar la seguridad integral portuaria (a las personas, al medio ambiente, a las mercancías y a los equipos).

Muelles El Bosque adelanta inversiones en Buenaventura y en los patios de sus instalaciones en la Bahía de Cartagena, por 27.262 millones de pesos.

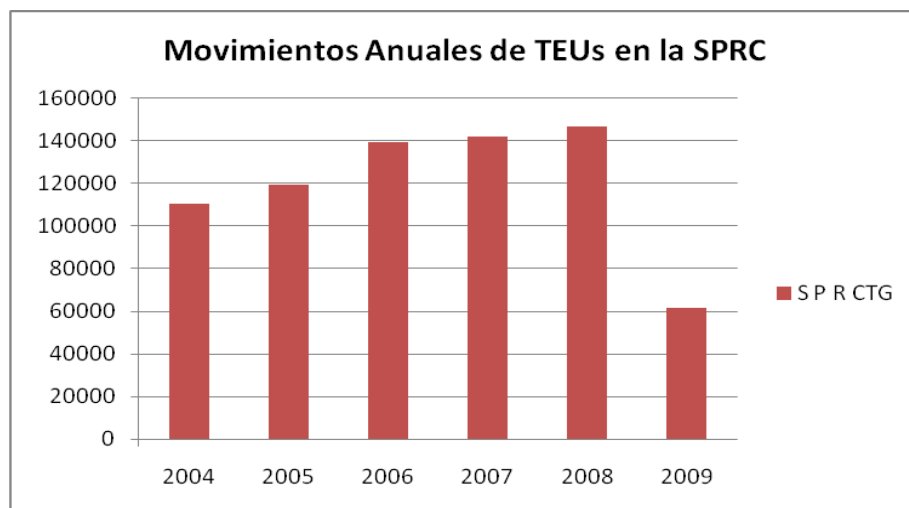
### **3.6 LA SPRC:**

El mejor Puerto del Caribe, es sin duda, una designación que honra a la SPRC y al comercio exterior colombiano. El Puerto de Cartagena recibió este reconocimiento por segunda vez consecutiva en el 2007 de parte de la Caribbean Shipping

Association, entidad que promueve el desarrollo de la navegación en la región del Gran Caribe, en vista de los excelentes resultados en materia de operaciones y desarrollo portuario.

El puerto de Cartagena cuenta con una de las más grandes y eficientes terminales de contenedores del Caribe que, al combinar ubicación estratégicas y administración eficiente, se convirtió en la terminal de tránsito para las principales navieras<sup>27</sup> Ubicada en la bahía de manga, la terminal está en manos de la SPRC S.A. desde 1.993. De esta forma en el 2008 movilizó más de 140.000 TEUs en exportaciones.

**Grafica 6: Movimientos de TEUs en la SPRC<sup>28</sup>**



Actualmente, los productos que tienen mayor participación en las exportaciones que se canalizan por la SPRC son las materias plásticas y su manufactura, con un crecimiento del 7,6% del año 2007 al 2008.

<sup>27</sup> <http://issuu.com/landmarine/docs/cartagena/19>

<sup>28</sup> Los datos contenidos en la grafica No 19 fueron facilitados por la SPRC. En el año 2009 se cuenta solo desde enero hasta Junio del 2009



**Tabla No 17: Principales productos exportados por TEUs.**

No.	PRODUCTO	2007	2008	CRECIMIENTO	PART. %
1	Materias plásticas y manufacturas	34.876	37.533	7,6%	23,5%
2	Café, té, yerbamate y especias	15.872	16.250	2,4%	10,2%
3	Productos cerámicos	8.621	9.450	9,6%	5,9%
4	Fundición hierro y acero	7.553	7.535	-0,2%	4,7%
5	Vidrio y manufacturas	4.937	6.854	38,8%	4,3%
6	Papel, cartón y sus manufacturas	5.557	5.135	-7,6%	3,2%
7	Manufactura de piedra, yeso, cemento y análogas	3.511	4.447	26,7%	2,8%
8	Productos diversos de las industrias químicas	3.599	4.243	17,9%	2,7%
9	Maquinaria y partes	2.392	3.547	48,3%	2,2%
10	Productos químicos inorgánicos	2.796	3.401	21,6%	2,1%

Las regiones de Colombia escogen a la SPRC como puerto de origen debido a su gran infraestructura que ofrece una mayor eficiencia en las operaciones de logística portuaria, reflejado en un menor costo y un mejor servicio.

**Tabla No 18: Origen de las exportaciones por departamento.**

DEPARTAMENTO	2007	2008	CRECIMIENTO	PART. %
CUNDINAMARCA	79.748	82.106	3,0%	51,5%
ANTIOQUIA	24.222	28.305	16,9%	17,8%
BOLIVAR	19.141	21.125	10,4%	13,3%
VALLE DEL CAUCA	8.847	9.615	8,7%	6,0%
CORDOBA	5.721	4.991	-12,8%	3,1%
ATLANTICO	4.553	4.951	8,7%	3,1%
CALDAS	1.938	3.323	71,5%	2,1%
RISARALDA	1.532	1.578	3,0%	1,0%
N. DE SANTANDER	1.551	1.405	-9,4%	0,9%
SANTANDER	761	741	-2,6%	0,5%
OTROS	346	378	9,2%	0,2%
CAUCA	403	313	-22,3%	0,2%
TOLIMA	193	297	53,9%	0,2%
QUINDIO	441	204	-53,7%	0,1%
MAGDALENA	126	74	-41,3%	0,05%
TOTAL	149.523	159.406	6,6%	100,0%

Los exportadores Colombianos gozan de muchos tratados y acuerdos comerciales como la CAN, Mercosur, APTDEA, CARICOM, acuerdos de Complementación y de Alcance Parcial con: Costa Rica, Cuba, Honduras, entre otros, pero cabe

destacar que nuestro máximo benefactor de nuestras exportaciones es Estados Unidos; las cuales se canalizan por la SPRC

**Tabla No 19: Principales países en intercambio comercial.**

PAIS DESTINO	PART. %
<b>ESTADOS UNIDOS</b>	<b>19,0%</b>
BRASIL	9,0%
VENEZUELA	6,9%
MEXICO	5,5%
COSTA RICA	5,1%
PERU	5,1%
PUERTO RICO	4,3%
ECUADOR	4,2%
PANAMA	3,7%
ESPANA	3,5%
SUBTOTAL	66,1%
OTROS DESTINOS	33,9%

## **4. TIPOS DE INSPECCIONES**

### **4.1 SIMULTANEA:**

Actuación conjunta, coordinada y concurrente realizada por parte de las autoridades de control que intervienen en la supervisión y control de las operaciones de comercio exterior, para examinar las mercancías, la carga, los embalajes y los medios o unidades de carga que se seleccionen para inspección.

Los beneficios que da la inspección simultánea son:

- Facilitar el comercio exterior: mediante la disminución del tiempo de los procesos de comercio exterior en los modos de transferencia y los costos de la operación en los nodos de transferencia.
- Mantener y mejorar el nivel de control de acuerdo con la misión de cada entidad.
- Generar oportunidades de negocios en los nodos de transferencia.
- Fortalecer la cooperación interinstitucional.
- Lograr la detección oportuna de riesgos aduaneros, sanitarios, biológicos, químicos, narcóticos y de seguridad nacional.

La inspección simultánea podrá realizarse a través del mecanismo de la inspección no intrusiva o de manera física.

### **4.2 NO INTRUSIVA:**

Operación de control realizada por las autoridades con el fin de determinar la naturaleza, el estado, el número de bultos, el volumen, el peso y demás características de las mercancías, la carga, los medios o unidades de carga o los

embalajes; mediante sistemas de alta tecnología que permitan visualizar estos aspectos a través de imágenes, sin perjuicio de la facultad de realizar inspección física cuando las circunstancias lo ameriten.

### 4.3 INSPECCIÓN FÍSICA:

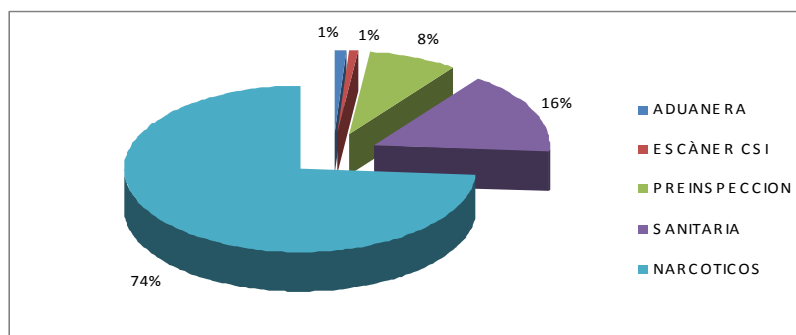
Actuación realizada por las autoridades competentes, con el fin de determinar a partir del reconocimiento de la mercancía, su naturaleza, origen, estado, cantidad, valor, clasificación arancelaria, tributos aduaneros aplicables, régimen aduanero y tratamiento tributario

### 4.4 ENTIDADES QUE PARTICIPAN EN LAS INSPECCIONES SIMULTÁNEA:

Como se menciona anteriormente, uno de los mecanismos de la inspección simultánea es la inspección física, esta se divide en antinarcóticos, aduanera y sanitaria.

Mediante datos proporcionados por la SPRC, le mostramos a continuación la participación en porcentajes de las diferentes entidades que participan en las inspecciones:

**Grafica 7: Participación porcentual de los tipos de inspección simultánea.**



A continuación explicaremos los tipos de inspección simultánea, y las distintas entidades que participan en este proceso:

**Grafica 8: Entidades Nacionales que participan en el proceso de inspección.**



**4.4.1 Antinarcóticos<sup>29</sup>:** es el organismo público (Policía Antinarcóticos) que en virtud de la ley y en ejercicio de sus funciones, tiene la facultad de establecer las acciones, controles y mecanismos para combatir el narcotráfico y delitos conexos en puertos, aeropuertos y pasos de fronteras. Entre sus funciones se encuentran:

- Unificar los procedimientos que optimicen el control de la carga con destinos internacionales en terminales marítimos y aéreos, para prevenir la contaminación con estupefacientes, facilitando así el comercio exterior.
- Orientar procesos tendientes a identificar amenazas internas relacionadas con el narcotráfico en puertos marítimos y aeropuertos, así como el empleo de los mismos por parte de pasantes de estupefacientes o cualquier conducta delictiva relacionada.
- Coordinar las actividades de control antinarcóticos y la facilitación a los procesos de exportación con las comunidades portuarias y aeroportuarias.
- Representar a la dirección de antinarcóticos ante los programas, convenios de seguridad portuaria y aeroportuaria con las empresas privadas, estatales y

---

<sup>29</sup> Manual de Procedimientos de Inspección Física Simultánea de Mercancía, Ministerio de Comercio Industria y Turismo, <http://www.mincomercio.gov.co/eContent/documentos/competitividad/InspeccionSimultanea/ManualInspeccionFisica.pdf>

agencias internacionales, en lo relacionado con el manejo de los recursos, capacitaciones del personal e intercambio de información.

- Realizar los procedimientos investigativos y judiciales de control de aeronaves civiles y embarcaciones que estén inmersas en violación a la ley.
- Orientar la gestión de control portuario y aeroportuario de post comandos de zona.
- Las demás que le sean asignadas de acuerdo con la ley, los reglamentos o la naturaleza de la dependencia.

**4.4.2 Aduanero: Dirección de Impuestos y Aduanas Nacional - DIAN:** en el marco de responsabilidades de inspección, el artículo 60 de la ley 962 de 2005 señala que la DIAN conjuntamente con las entidades que por mandato legal deben intervenir en la inspección y la certificación de la carga en los puertos, aeropuertos y pasos de fronteras, proveerá los mecanismos necesarios para que tales actividades se realicen en una única diligencia.

Esta entidad apoya y esta ha cargo de la seguridad física del estado colombiano y la protección del orden publico económico nacional, mediante la administración y control al cumplimiento de las obligaciones tributarias, aduaneras y cambiarias y la facilitación de las operaciones de comercio exterior. Debido al volumen de recaudo, el número de contribuyentes y usuarios, y la importancia de las operaciones de comercio exterior, la DIAN ha organizado administraciones especiales de aduana que operan en los aeropuertos, pasos de fronteras y los puertos como los de Cartagena y Buenaventura<sup>30</sup>.

Como toda organización moderna se desarrolla en un entorno de acelerados avances, imprevisibles cambios sociales, económicos e industriales que

---

<sup>30</sup> Consejo Nacional de Política Económica y Social – CONPES,  
<http://www.mincomercio.gov.co/econtent/Documentos/Normatividad/Conpes/Conpes3469.pdf>

necesariamente impactan la manera en que debemos abordar los retos, enfrentar el futuro y asegurar un desarrollo sostenible. Lo imprescindible en estos contextos es contar con modelos de gestión y estrategias administrativas que conduzcan a las organizaciones al cumplimiento de su misión y al logro de sus objetivos.

En efecto, la DIAN establece su modelo de gestión - Modelo Único de Ingresos, Servicio y Control Automatizado - MUISCA, sobre la base de la administración articulada, coordinada y ordenada de los procesos, la gente y la tecnología, ejes fundamentales de su gestión y factores críticos y determinantes para su eficiencia y eficacia y, por consiguiente, para el cumplimiento cabal de su función dentro del Estado<sup>31</sup>.

#### **4.4.3 Sanitario**

**4.4.3.1 Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos - INVIMA<sup>32</sup>:** El Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos INVIMA es un establecimiento público del orden nacional, de carácter científico y tecnológico, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente, perteneciente al Sistema de Salud, adscrito al Ministerio de la Protección Social y con sujeción a las disposiciones generales que regulan su funcionamiento.

Como autoridad sanitaria nacional, tiene la competencia exclusiva de la inspección, vigilancia y control de las inocuidades en la importación y exportación de alimentos y materias. Entre sus funciones encontramos las siguientes:

➤ Controlar y vigilar la calidad y seguridad de los productos establecidos en el artículo 245 de la Ley 100 de 1993, y en las demás normas pertinentes, durante

---

<sup>31</sup> DIAN, [http://www.dian.gov.co/dian/12SobreD.nsf/pages/Nuestro\\_modelo\\_de\\_gestion?OpenDocument](http://www.dian.gov.co/dian/12SobreD.nsf/pages/Nuestro_modelo_de_gestion?OpenDocument)

<sup>32</sup> INVIMA, <http://web.invima.gov.co/Invima/entidad/somos.jsp?codigo=18>

todas las actividades asociadas con su producción, importación, comercialización y consumo.

- Adelantar los estudios básicos requeridos, de acuerdo con su competencia y proponer al Ministerio de la Protección Social las bases técnicas que este requiera, para la formulación de políticas y normas, en materia de control de calidad y vigilancia sanitaria, de los productos mencionados en la Ley 100 de 1993 y en las demás normas pertinentes.
- Proponer, desarrollar, divulgar y actualizar las normas científicas y técnicas que sean aplicables en los procedimientos de inspección, vigilancia sanitaria, control de calidad, evaluación y sanción; relacionados con los registros sanitarios.
- Coordinar la elaboración de normas de calidad con otras entidades especializadas en esta materia, de acuerdo con la competencia que les otorgue la ley.
- Expedir los registros sanitarios, así como la renovación, ampliación, modificación y cancelación de los mismos, cuando le corresponda, de conformidad con la reglamentación que sobre el particular expedida el Gobierno Nacional con fundamento en el artículo 245 de la Ley 100 de 1993; los registros así expedidos no podrán tener una vigencia superior a la señalada por el Gobierno Nacional en el desarrollo de la facultad establecida en el artículo 245 de la Ley 100 de 1993.
- Delegar en algunos entes territoriales la expedición de los registros sanitarios, así como la renovación, ampliación, modificación, cancelación y otras novedades referidas a los mismos, de conformidad con la reglamentación que expida el Gobierno Nacional con fundamento en el artículo 245 de la Ley 100 de 1993.



- Establecer las directrices operativas y los procedimientos de operación técnica a ejecutarse, en las materias relacionadas con este decreto.
- Capacitar, actualizar, asesorar y controlar a las entidades territoriales en la correcta aplicación de normas y procedimientos previstos en materia de vigilancia sanitaria y control de calidad, de los productos establecidos en el artículo 245 la Ley 100 de 1993 y en las demás normas pertinentes.
- Promover, apoyar y acreditar instituciones para la realización de evaluaciones farmacéuticas y técnicas, así como laboratorios de control de calidad, asesorarlos y regular su operación de acuerdo con las normas vigentes, sin perjuicio de lo que en materia de control deban adelantar las entidades territoriales.
- Efectuar las pruebas de laboratorio que considere de mayor complejidad a los productos estipulados en el artículo 245 de la Ley 100/93 y en las demás normas pertinentes; desarrollar, montar y divulgar nuevas técnicas de análisis y ejercer funciones como laboratorio nacional de referencia.
- Organizar, dirigir y controlar la red nacional de laboratorios referidos a los productos estipulados en el artículo 245 de la Ley 100 de 1993 y en las demás normas pertinentes y promover su desarrollo y tecnificación.
- Dirigir, coordinar y controlar el diseño, operación y actualización del sistema de información, referido a los registros sanitarios en todo el país.
- Resolver los conflictos que se presenten en desarrollo de las evaluaciones farmacéuticas y técnicas, y en la expedición, ampliación, renovación, modificación y cancelación de los registros sanitarios o de otras novedades asociadas entre los solicitantes y las instituciones acreditadas y delegadas.

- Impulsar y dirigir en todo el país las funciones públicas de control de calidad, de vigilancia sanitaria y epidemiológica de resultados y efectos adversos de los productos de su competencia.
- Identificar y evaluar las infracciones a las normas sanitarias y procedimientos establecidos y adelantar las investigaciones que sean del caso; aplicar las medidas de seguridad sanitaria de ley y las sanciones que sean de su competencia, de conformidad con la Ley 9 de 1979 y remitir a otras autoridades los demás casos que les correspondan.
  
- Proponer medidas de carácter general para promover la aplicación de las buenas prácticas de manufactura en la elaboración de los productos establecidos en artículo 245 de la Ley 100 de 1993 y en las demás normas pertinentes, así como en su transporte, almacenamiento y en las demás actividades propias de su comercialización.
  
- Participar y colaborar con la industria y el sector privado en general, en los aspectos de capacitación, actualización, asesoría técnica e intercambio de experiencias e innovaciones tecnológicas.
  
- Adelantar cuando se considere conveniente, las visitas de inspección y control a los establecimientos productores y comercializadores de los productos establecidos en el artículo 245 de la Ley 100 de 1993 y en las demás normas pertinentes, sin perjuicio de lo que en estas materias deban adelantar las entidades territoriales.
  
- Autorizar la publicidad que se dirija a promover la comercialización y consumo de los productos establecidos en el artículo 245 de la Ley 100 de 1993, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 9 de 1979 y sus decretos reglamentarios y en las demás normas que se expidan para el efecto. El INVIMA podrá autorizar de

manera general y previa, toda la publicidad que se ajuste a los criterios generales que para el efecto disponga.

- Identificar, proponer y colaborar con las entidades competentes, en la investigación básica, aplicada y epidemiológica de las áreas de su competencia.
- Realizar actividades permanentes de información y coordinación con los productores y comercializadores, y de educación sanitaria con los consumidores, expendedores y la población en general, sobre cuidados en el manejo y uso de los productos cuya vigilancia le otorga la ley al Instituto.
- Otorgar visto bueno sanitario a la importación y exportación de los productos de su competencia, previo el cumplimiento de los requisitos establecidos en las normas vigentes.
- Propender, dentro de su competencia, por la armonización de las políticas referidas a la vigilancia sanitaria y control de calidad de los productos establecidos en el artículo 245 de la Ley 100 de 1993 y en las demás normas pertinentes, con los países relacionados con Colombia comercialmente.
- Responder y hacer cumplir las normas y reglamentos pertinentes que emanen de la Dirección del Sistema de Seguridad Social en Salud.
- Ejercer las demás funciones que le asigne el Ministerio de la Protección Social o el Gobierno Nacional.

**4.4.3.2 Instituto Colombiano Agropecuario - ICA:** Que corresponde al ICA ejercer acciones de sanidad agropecuaria y el control técnico de las importaciones, exportaciones, manufactura, comercialización, manejo y uso de los

insumos agropecuarios y semillas destinados a proteger la producción agropecuaria nacional y a minimizar los riesgos alimentarios y ambientales que provengan de los mismos;

Que son funciones del ICA adoptar, de acuerdo con la ley, las medidas necesarias para hacer efectivo el control de la sanidad animal y vegetal y la prevención de los riesgos biológicos y químicos, así como la de ejercer el control técnico de la producción y comercialización de los insumos agropecuarios y semillas que constituyan un riesgo para la producción y sanidad agropecuaria<sup>33</sup>.

- Asesorar al Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural en la formulación de la política y los planes de desarrollo agropecuario, y en la prevención de riesgos sanitarios y fitosanitarios, biológicos y químicos para las especies animales y vegetales.
- Planificar y ejecutar acciones para proteger la producción agropecuaria de plagas y enfermedades que afecten o puedan afectar las especies animales o vegetales del país o asociarse para los mismos fines.
- Ejercer el control técnico sobre las importaciones de insumos destinados a la actividad agropecuaria, así como de animales, vegetales y productos de origen animal y vegetal, a fin de prevenir la introducción de enfermedades y plagas que puedan afectar la agricultura y la ganadería del país, y certificar la calidad sanitaria y fitosanitaria de las exportaciones, cuando así lo exija el país importador.
- Ejercer el control técnico de la producción y comercialización de los insumos agropecuarios, material genético animal y semillas para siembra, con el fin de

---

<sup>33</sup> Resolución número 02935 de 2001 (octubre 23),  
[http://www.mamacoca.org/feb2002/resolucion\\_02935\\_2001\\_ica\\_biosecuridad.html](http://www.mamacoca.org/feb2002/resolucion_02935_2001_ica_biosecuridad.html)

prevenir riesgos que puedan afectar la sanidad agropecuaria y la inocuidad de los alimentos en la producción primaria.

- Ejercer las funciones previstas en las normas vigentes como autoridad nacional competente para aplicar el régimen de protección a las variedades vegetales.
- Adoptar, de acuerdo con la ley, las Medidas Sanitarias y Fitosanitarias que sean necesarias para hacer efectivo el control de la sanidad animal y vegetal y la prevención de riesgos biológicos y químicos.
- Coordinar la realización de acciones conjuntas con el sector agropecuario, autoridades civiles y militares y el público en general, relacionadas con las campañas de prevención, control, erradicación y manejo de plagas y enfermedades de importancia cuarentenaria o de interés económico nacional o local, para mantener y mejorar el estatus de la producción agropecuaria del país, y en general para cumplir con el objeto del Instituto.
- Procurar la preservación y el correcto aprovechamiento de los recursos genéticos vegetales y animales del país, en el marco de sus competencias.
- Administrar el Fondo Nacional de Emergencia Sanitaria y Fitosanitaria.
- Fijar las tasas y tarifas por los servicios que preste directa o indirectamente, de conformidad con los procedimientos que fije la ley.
- Promover y financiar la capacitación de personal para su propio servicio o del de las entidades con las cuales se asocie o celebre convenio.
- Financiar y contratar la ejecución de los programas de investigación de transferencia y tecnología que sean aprobados por el Consejo Directivo del ICA

para cumplir el Plan Nacional de Investigación y Transferencia de Tecnología Agropecuaria adoptado por el Consejo del Programa Nacional de Ciencia y Tecnología Agropecuarias, o asociarse para el mismo fin.

- Propiciar los convenios de cooperación técnica nacional e internacional en las áreas de investigación y transferencia de tecnología y de protección a la producción agropecuaria.
- Autorizar personas jurídicas del sector oficial o particular para el ejercicio de actividades relacionadas con la Sanidad Animal, la Sanidad Vegetal y el Control Técnico de los Insumos Agropecuarios, dentro de las normas y procedimientos que se establezcan para el efecto.
- Regular el ejercicio de la actividad pesquera y acuícola, para asegurar el aprovechamiento sostenible de los recursos pesqueros y acuícolas.
- Ejecutar los procesos de administración de recursos pesqueros y acuícolas en lo referente a investigación, ordenamiento, registro y control.
- Otorgar permisos, patentes, concesiones y autorizaciones para ejercer la actividad pesquera y acuícola.
- Mantener actualizado el registro de pesca y acuicultura nacional.
- Conceder, suspender o cancelar licencias, registros, permisos de funcionamiento, comercialización, movilización, importación o exportación de animales, plantas, insumos, productos y subproductos agropecuarios, directamente o a través de los entes territoriales o de terceros, en los asuntos propios de su competencia.

- Imponer multas y sanciones administrativas, incluyendo la suspensión y/o retiro del permiso o la licencia de pesca a los productores y a los extractores que violen las normas de conservación, límite de captura, vedas, tallas y demás restricciones de preservación de las especies.
  
- Orientar la gestión de recursos de asistencia técnica y cooperación internacional en materia de sanidad agropecuaria y de administración de los recursos pesqueros y acuícolas y representar al país en los foros y ante organismos internacionales en cumplimiento de su objeto.
  
- Disponer las medidas necesarias para el cumplimiento, seguimiento y evaluación de la política, estrategias, planes y gestión del Instituto.
  
- Las demás funciones que le impongan la ley o el Gobierno Nacional.

## **5. IMPACTO DE LAS INSPECCIONES A LAS EXPORTACIONES DE CARGA CONTENERIZADA.**

### **5.1 MODELO ESTÁNDAR DEL PROCESO DE EXPORTACIONES HASTA EL EMBARQUE:**

Bajo el supuesto que la combinación de las condiciones de llenado y vaciado del contenedor son FCL-FCL<sup>34</sup>, las características del contenedor es Dryvan 40 pies Standard y el incoterm negociado fue FOB<sup>35</sup>, mencionamos lo que el exportador debe hacer por etapas.

#### **5.1.1 Obligaciones del Exportador.**

**5.1.1.1 Reserva de un cupo a la naviera:** El exportador llama a la naviera de su preferencia y reserva un cupo en el buque.

#### **5.1.1.2 Documentación.**

➤ Factura, lista de empaque, Poder de Mandato o Carta de Responsabilidad para las entidades correspondientes, Certificados de Origen y Sanitarios (si el importador lo exige) y solicitar la elaboración del BL a la naviera son los documentos requeridos que aporta el exportador para iniciar el proceso de exportación.

➤ Mandatos y poderes: para que la agencia de aduanas tenga el control sobre la mercancía en el puerto, el exportador debe diligenciar estos documentos;

---

<sup>34</sup> FCL: Full Container Load, La mercancía es embarcada, estibada, trincada y contada en el contenedor por cuenta y responsabilidad del usuario.

<sup>35</sup> FOB: Free on Board, este incoterm es utilizado comúnmente para procesos de exportación. Ver Anexo A, pág. 82.



nombrando a la agencia como su representante ante las distintas entidades que influyen en el proceso logístico de la exportación.

**5.1.1.3 Despachar la mercancía a puerto de origen:** El exportador esta en la obligación de contratar a un transportador que lleve la mercancía al puerto de origen, cumpliendo con el itinerario del puerto.

**5.1.1.4 Llegada a puerto de origen:** El exportador deberá de garantizar la llegada de la mercancía de manera oportuna al puerto de origen.

## **5.1.2 Obligaciones del Agente de Aduana.**

**5.1.2.1 Presentación de documentación:** hacer planilla de descargue.

**5.1.2.2 Solicita selectividad:** La aduana analiza el riesgo de la mercancía y se notifica a la agencia de aduana como representante del exportador si la mercancía va a embarque directo o proceso de inspección que puede ser Inspección Documental o Inspección Física.

**5.1.2.3 Inspecciones simultáneas:** entidades que participan en el proceso de verificación de la mercancía requeridas por la ley.

**5.1.2.4 Obtiene Liberación:** levante de la mercancía por las entidades que ejercen control previo al embarque del contenedor.

## 5.2 RELACIÓN DE COSTOS DE LAS OPERACIONES PORTUARIAS EN LA SPRC CON Y SIN INSPECCIÓN EN LA MERCANCÍA CONTENERIZADA:

A continuación, presentamos las relaciones de costos para mercancía contenerizada utilizando como ejemplo contenedores Dryvan y Reefer de 40 pies, en estas dos situaciones analizamos el impacto en que incurre el exportador al momento de la entrada de la mercancía al puerto.

### 5.2.1 Costos de operación portuaria sin inspección:

**Tabla No 20: Costos de Operación Portuaria sin Inspección para Contenedor Dryvan.**

<b>Contenedores Dryvan 40 pies</b>	<b>Costos</b>
Uso de las instalaciones portuarias.	USD \$115
Cargue/descargue de contenedor de 20 o 40 pies lleno.	USD \$32
<b>Totales<sup>36</sup></b>	<b>USD \$147</b>

**Tabla No 21: Costos de Operación Portuaria sin Inspección para Contenedor Reefer.**

<b>Contenedores Reefer 40 pies</b>	<b>Costos</b>
Uso de las instalaciones portuarias.	USD \$115
Cargue/descargue de contenedor de 20 o 40 pies lleno.	USD \$32
Servicio de Energía (USD \$48/día)	USD \$144
<b>Totales<sup>37</sup></b>	<b>USD \$291</b>

<sup>36</sup> Se asume que la carga es embarcada dentro de los 3 días libres de almacenaje.

## 5.2.2 Costos de operación portuaria con inspección:

**Tabla No 22: Costos de Operación Portuaria Con Inspección de Contenedor Dryvan**

<b>Contenedor Dryvan 40 pies</b>	<b>Costos</b>
Utilización de las instalaciones portuarias	USD \$115
Cargue/descargue de contenedor de 20 o 40 pies lleno	USD \$32
Movilización de contenedores para inspección de autoridades	USD \$105
Servicio de inspección de contenedor (Vaciado/llenado)	USD \$80
Almacenaje por día (USD \$ 25/día) <sup>38</sup>	USD \$58
<b>Totales</b>	<b>USD \$390</b>

Teniendo en cuenta, el análisis de las tablas No 20 y 22, se notó un incremento significativo del 165.31% reflejado en costo USD \$243 dólares adicionales que le tocara asumir el exportador, como producto del proceso de inspección.

---

<sup>37</sup> Se asume que la carga es embarcada dentro de los 3 días libres de almacenaje, esto se deduce en tres días de servicio de energía.

<sup>38</sup> Teniendo en cuenta las entrevistas con las Sociedades de Intermediación Aduanera (SIA), se resalto que los exportadores utilizan dos días adicionales de los tres días libres de almacenaje para el proceso de inspección; los cuales se les suma el IVA para su cancelación.

**Tabla No 23: Costos de Operación Portuaria Con Inspección de Contenedor Reefer.**

<b>Contenedor Reefer 40 pies</b>	<b>Costos</b>
Utilización de las instalaciones portuarias	USD \$115
Cargue/descargue de contenedor de 20 o 40 pies lleno	USD \$32
Movilización de contenedores para inspección de autoridades	USD \$105
Servicio de inspección de contenedor (Vaciado/llenado)	USD \$115
Servicio de Energía (USD \$48/día)	USD \$ 240
Sorty <sup>39</sup>	USD \$250
Almacenaje por día (USD \$ 25/día) <sup>40</sup>	USD \$58
<b>Totales</b>	<b>USD \$915</b>

Teniendo en cuenta, el análisis de las tablas tal y tal, dio como resultados un incremento significativo del 214.43% reflejado en costo USD \$624 dólares adicionales que le tocara asumir el exportador, como producto del proceso de inspección.

### **5.3 SITUACIONES QUE SE PRESENTAN EN LAS EXPORTACIONES CUANDO HAY PROCESO DE INSPECCIÓN:**

Según entrevistas con SIAs se resalta una situación en común entre ellas, como se la explicaremos a continuación:

<sup>39</sup> Sorty: Contenedor Reefer que alquila la SPRC para los procesos de inspección de carga refrigerada que evita el rompimiento de la cadena de frío.

<sup>40</sup> Teniendo en cuenta las entrevistas con las Sociedades de Intermediación Aduanera (SIA), se resalto que los exportadores utilizan dos días adicionales de los tres días libres de almacenaje para el proceso de inspección.

Empresas exportadoras usualmente utilizan contenedores Dryvan, el Incoterm negociado en esta situación fue FOB, los procesos de aduana son manejados por la SIA de la preferencia de los exportadores y el puerto de origen elegido fue la SPRC.

Se llevó la mercancía contenerizada hacia el puerto de origen SPRC y al momento de su ingreso, las distintas entidades que ejercen control de inspección le notificaron a la SIA que tipo de inspección se le realizó a la mercancía, en este caso las entidades aduaneras dieron embarque directo, el país de destino no exigió inspección por parte del Invima e ICA y Policía Antinarcoáticos bloqueo la mercancía para inspección.

El contenedor es trasladado a la plataforma AFORO donde los agentes de la policía antinarcoáticos utilizando sus herramientas<sup>41</sup> realizaron la inspección para luego ser embarcada, en este proceso se le ocasiono unas averías a la mercancía como perforaciones, raspaduras, mal embalaje entre otras.

Al momento de la llegada del contenedor al país destino el importador verificó el estado de su mercancía encontrando que no estaba en las condiciones previamente establecidas, notificándole inmediatamente al exportador el estado en que la recibió y su inconformidad, exigiéndole al exportador el reparo de las mismas.

Impacto: devolución de mercancía por inconformidad del estado: al valorar el estado de la mercancía el importador toma la decisión de no aceptarla y se lo notifica al exportador, este decidirá si es viable regresar la mercancía para su reparación o abandonarla.

---

<sup>41</sup> Las Herramientas que utilizan la policía antinarcoáticos son: taladros, prensas, seguetas, sondas, fibroscopio, caninos, aspiradora detectora, escáner, etc.

Reparación de mercancía por parte del exportador: después de la verificación del estado en que se recibe la mercancía el importador cuantifica el daño causado en las mismas y lo notifica al exportador, se verifica sobre quien recae la responsabilidad de la reparación teniendo en cuenta en donde se dieron los daños, en este caso los daños fueron causados en el puerto de origen así que la responsabilidad recae en el 100% sobre el exportador debido a que se negocio con un incoterms FOB, generando un sobrecosto al exportador.

Imagen de Colombia: teniendo en cuenta la situación planteada anteriormente y los dos impactos analizados llegamos a la conclusión de que puede haber un tercer impacto importante y significativo como es la imagen que Colombia proyecta en sus exportaciones y la gran importancia que esta tiene para la economía colombiana, es por esto en que debe de haber mayor compromiso por las distintas entidades que ejercen control físico de la mercancía dado que el maltrato físico o una mala manipulación de cualquier mercancía que se exporta puede causar un impacto de gran importancia como es dejar de ser competitivos.

## 6. CONCLUSIONES

1. Un proceso de exportación con inspección genera un sobrecosto para los exportadores, si en dicho caso una mercancía es averiada por inspección, genera un sobrecosto que tendrá que ser asumida por el exportador, teniendo en cuenta que nuestro análisis esta bajo un supuesto de negociación de un Incoterm tipo FOB.
2. Un proceso de exportación con inspección genera tiempo adicional al exportador.
3. La entidad gubernamental que tienen mayor impacto a los exportadores es la Policía Antinarcoóticos, por ser la organización que tiene mayor participación en el proceso de inspección.
4. El sistema de inspección esta repercutiendo sensiblemente en la estrategia exportadora, teniendo en cuenta que una mercancía averiada que se exporte genera una imagen vergonzosa e ineficiente de los exportadores colombianos, quitando competitividad frente al mercado extranjero.

## RECOMENDACIONES

1. Indicar el manejo de la mercancía mediante un manual para los funcionarios del puerto, SIAs, Policía Antinarcoóticos y operarios, hecho por el exportador para los procesos de manipulación física de la mercancía.
2. Se le recomienda al exportador conocer los procesos que se realicen dentro del puerto con respecto a la logística portuaria en especial el reglamento de operaciones portuarias de la SPRC; esto podría incurrir en la reducción de costos.
3. Ser menos fiscales y que tengan una cultura de exportador es una recomendación que se le da a la Policía Antinarcoóticos, utilizando métodos de inspección no intrusiva como escáner, aspiradora detectora, rayos x, entre otras; como resultado de esto tendríamos una mejor imagen en la presentación de la mercancía dado que esta no solo representa al exportador sino que personifica a Colombia.
4. Se le recomienda a las aduanas comunicar oportunamente la información que poseen a las SIAs y exportadores sobre documentos erróneos o arribo del barco o motonave para el buen procedimiento de documentación y arribo de la mercancía.
5. Llegar con tiempo la mercancía contenerizada a la SPRC se le recomienda al exportador, para preveer futuros inconveniente.
6. Los exportadores tienen que tener en cuenta cual es la situación del país, por eso se debe tomar precauciones en todo el proceso de exportación para evitar la contaminación de la carga, restricciones y bloqueos en los países extranjeros; es por esto, que se le recomienda al exportador certificarse en el BASC como medida para la reducción de riesgo de contaminación en la mercancía.



## BIBLIOGRAFÍA

BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE,  
<http://www.wbasco.org/espanol>

CARSO SECURITY SOLUTIONS, <http://www.carsosecurity.com>

CUSTOMS AND BORDER PROTECTION, <http://www.cbp.gov>

DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES (DIAN),  
<http://www.dian.gov.co>

E – TRANSPORT LTDA, <http://www.etransport.com.co/spanish>

FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN, <http://www.fiscalia.gov.co>

INSTITUTO COLOMBIANO AGROPECUARIO – ICA, <http://www.ica.gov.co>

INSTITUTO NACIONAL DE VIGILANCIA DE MEDICAMENTOS Y ALIMENTOS  
INVIMA, <http://web.invima.gov.co>

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, <http://www.imo.org>

LIBRERÍA NÁUTICA, <http://www.libreria-nautica.com>

MINISTERIO DE COMERCIO INDUSTRIA Y TURISMO,  
<http://www.mincomercio.gov.co>

MONOGRAFIAS: <http://www.monografias.com>

NATIONAL NUCLEAR SECURITY ADMINISTRATION, <http://nnsa.energy.gov>

POLICÍA ANTINARCÓTICOS. Manual de operaciones portuarias antinarcóticos.  
Bogota, 2003. 188 p.

PUERTAS DE LAS AMÉRICAS, <http://www.puertadelasamericas.com.co>

U.S. FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, <http://www.fda.gov>

SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE CARTAGENA,  
<http://albatros.puertocartagena.com>

## ANEXO A TIPOS DE INCOTERMS

### EX WORKS

The diagram illustrates the EX WORKS Incoterms process. On the left, an **Exportador** (exporter) is shown loading a box labeled **=Carga** (cargo) onto a truck. The truck is positioned at a building labeled **Aduana** (customs). The cargo is then loaded onto a ship. On the right, the cargo is unloaded from the ship at another **Aduana** building, where an **Importador** (importer) is shown receiving the cargo. The background shows a sea and a sky.

Inglés: Ex Works (...)  
 Francés: A l'Usine (...)  
 Denominación INCO' 80 = EXW

### Free Carrier (FCA)

The diagram illustrates the Free Carrier (FCA) Incoterms process. On the left, an **Exportador** (exporter) is shown loading a box labeled **=Carga** (cargo) onto a truck. The truck is positioned at a building labeled **Aduana** (customs). The cargo is then loaded onto a ship. On the right, the cargo is unloaded from the ship at another **Aduana** building, where an **Importador** (importer) is shown receiving the cargo. The background shows a sea and a sky.

Inglés: Free Carrier (...)  
 Francés: Franco Transporteur (...)  
 Denominación INCOTERMS' 80 = FCA

### Free Along Ship (FAS)

The diagram illustrates the Free Along Ship (FAS) Incoterms process. On the left, an **Exportador** (exporter) is shown loading a box labeled **=Carga** (cargo) onto a truck. The truck is positioned at a building labeled **Aduana** (customs). The cargo is then loaded onto a ship. On the right, the cargo is unloaded from the ship at another **Aduana** building, where an **Importador** (importer) is shown receiving the cargo. The background shows a sea and a sky.

Inglés: Free Alongside Ship (...)  
 Francés: Franco le Long du Navire (...)  
 Incoterm 90 (y 80)= FAS  
 Términos USA = III FAS

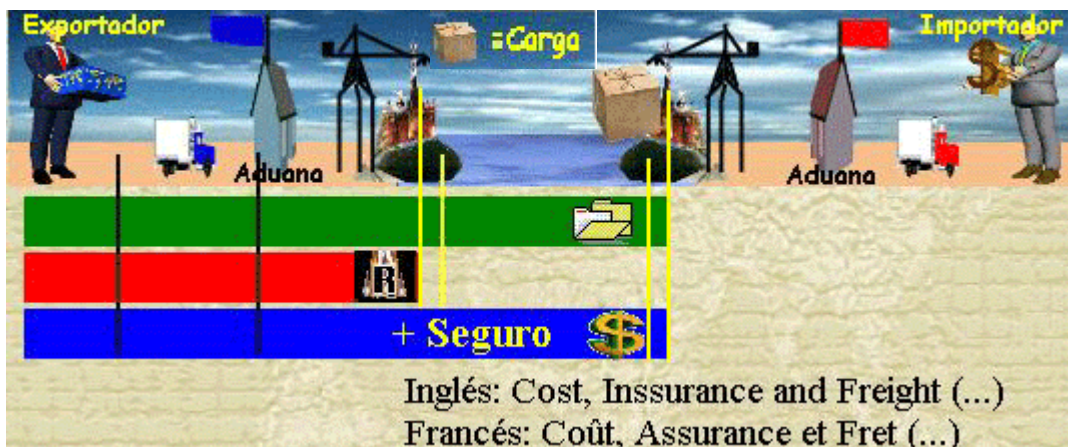
### Free On Board (FOB)



### Cost and Freight (CFR)



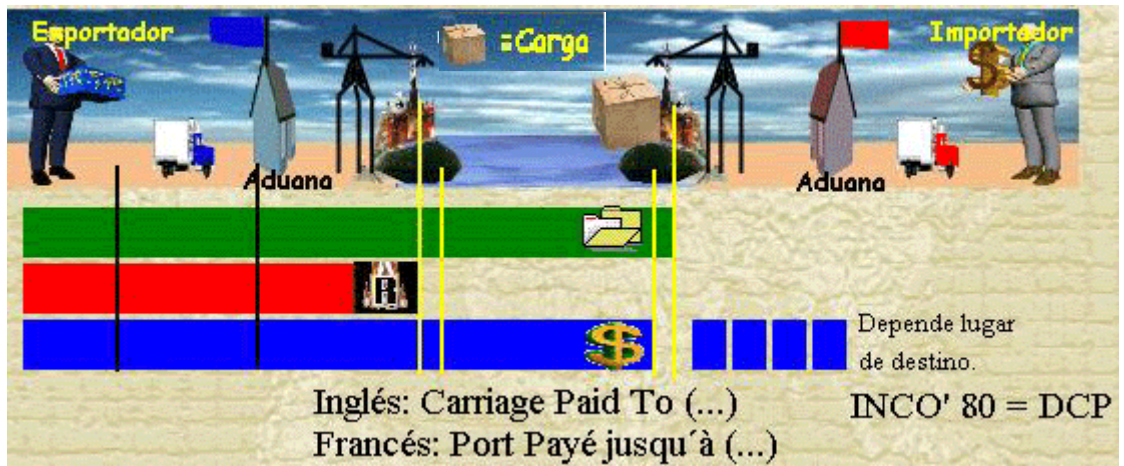
### Cost, Insurance and Freight (CIF)



**Carriage and Insurance Paid to (CIP)**



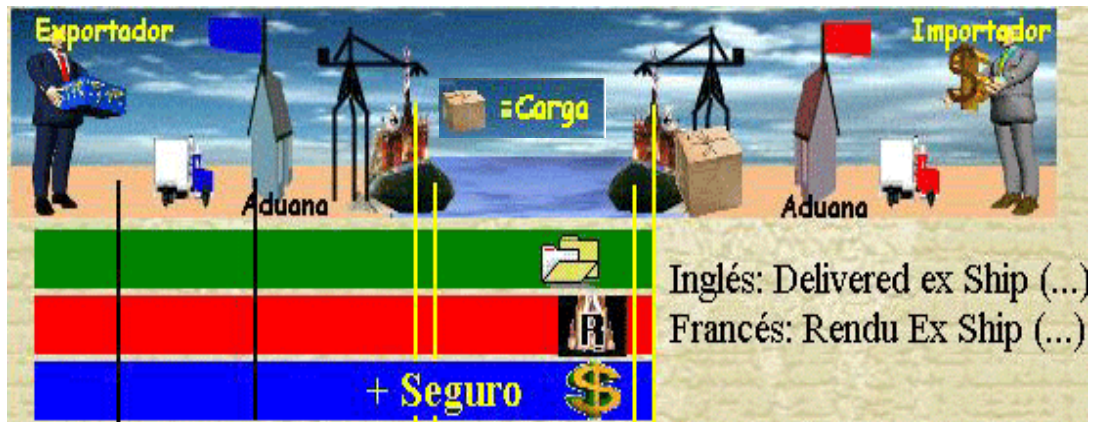
**Carriage Paid To (CPT)**



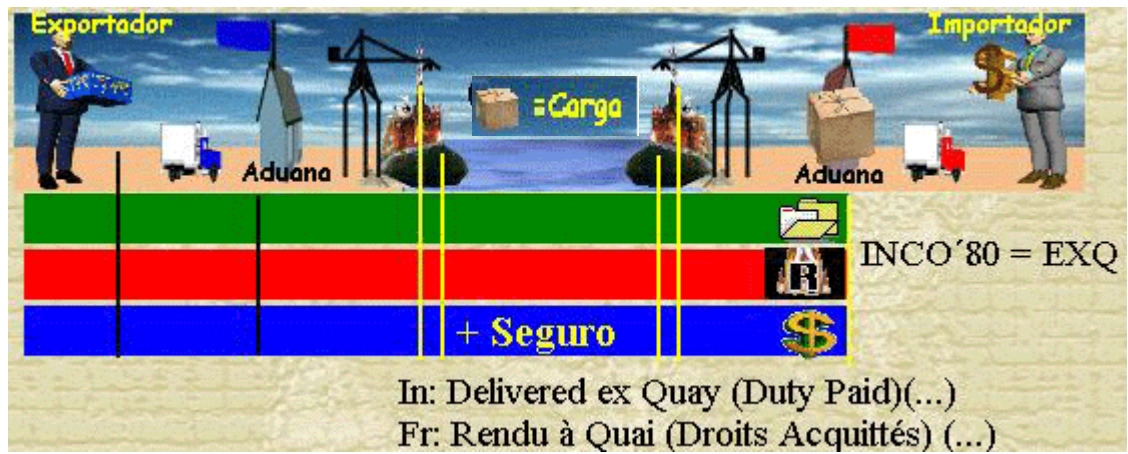
**Delivered At Frontier (DAF)**



**Delivered Ex Ship (DES)**



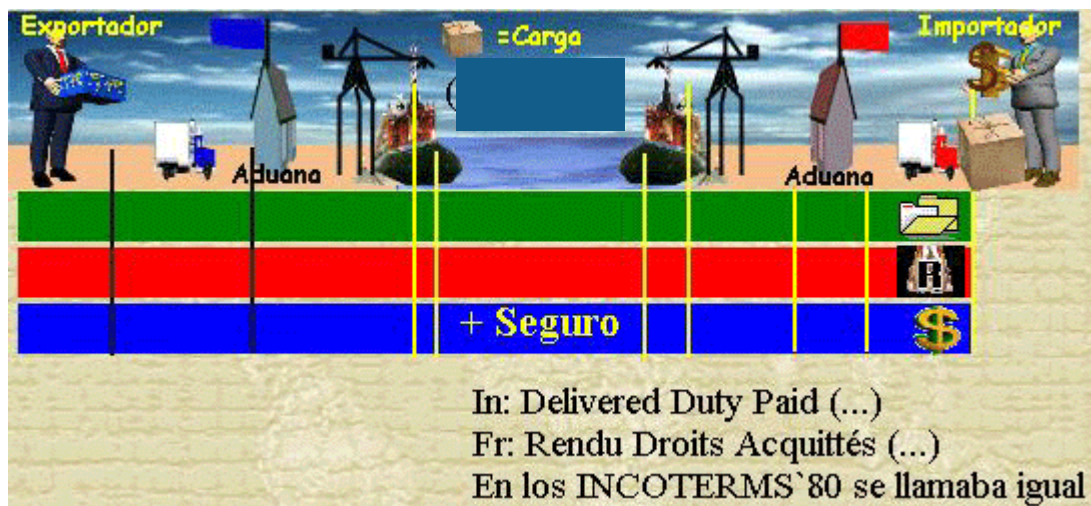
**Delivered Ex-Quay (DEQ)**



**Delivered Duty Unpaid (DDU)**



**Delivered Duty Paid (DDP)**



## ANEXO B

### IMÁGENES DE INSPECCIONES Y AVERIAS A LA MERCANCIA.





