

**Medidas para inspeccionar y contrarrestar la contaminación de carga
en operaciones de la cadena de suministro**



Jorge Orlando Serrano Pimentel

Universidad Militar Nueva Granada

Facultad de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad

Administración en Seguridad y Salud Ocupacional

Diplomado de Logística y Comercio Internacional SGCS BASC

Bogotá D.C.

2014

**Medidas para inspeccionar y contrarrestar la contaminación de carga
en operaciones de la cadena de suministro**



Jorge Orlando Serrano Pimentel

Código: 0800233

Ensayo presentado como requisito parcial para optar al título de
Administrador de Seguridad y Salud Ocupacional

Universidad Militar Nueva Granada

Facultad de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad

Administración en Seguridad y Salud Ocupacional

Diplomado de Logística y Comercio Internacional SGCS BASC

Bogotá D. C.

2014

CONTENIDO

Introducción.....4

Resumen Inicial.....5

Desarrollo Del Tema.....7

Conclusiones.....29

Referencias bibliográficas.....30

Anexos.....33

Introducción

Las instalaciones portuarias presentan altos niveles de riesgo por las connotaciones especiales que representan para el comercio internacional; la contaminación de mercancías es una preocupación a todo nivel, por ello se deben tomar medidas de seguridad precisas que impidan la materialización de estos riesgos.

Hoy en día el comercio nacional en su desarrollo económico enfrenta diversas amenazas de seguridad en la actividad comercial, se crea entonces una gestión de riesgos para la circulación de la mercancía en los puertos contando con la ayuda de entidades del Estado y del sector privado con esto se busca mitigar la contaminación de carga en exportaciones, importación y en tránsito.

Observando el panorama, lo que se pretende es mejorar la coordinación y/o cooperación del tratamiento de los riesgos o situaciones de crisis en seguridad portuaria para evitar la contaminación de la carga con el fin de adoptar medidas preventivas para aminorar tal amenaza.

Por eso se hace necesario disponer de ciertas condiciones necesarias en seguridad para prevenir amenazas que puedan afectar la seguridad en los puertos y la buena trazabilidad de las operaciones en el ámbito internacional generando buena confianza hacia Colombia como un país competitivo y seguro.

Las normas brindan alternativas a las organizaciones para que sepan cuáles entidades están encargadas de supervisar la actividad portuaria y qué sanciones se pueden aplicar a quienes las incumplan.

RESUMEN INICIAL

Es importante hacer una buena inspección en los procesos de seguridad contra la contaminación de carga en los puertos nacionales y establecer si el personal cumple con la seguridad establecida por las políticas o sistemas de gestión de seguridad (SGS), identificando los riesgos que se generen para poder hacer uso de las normas y mejorar la seguridad de los puertos en importaciones, exportaciones y tránsito local de mercancías.

Por su ubicación geográfica Colombia es un país muy afortunado, este hecho debe generar un desarrollo constante en el transporte de mercancías, con ayuda de sus principales puertos marítimos como Cartagena, Santa Marta y Buenaventura.

Como bien sabemos, el sistema portuario colombiano para su administración está dividido entre el Estado y el Sector Privado, mediante diversas instituciones como las sociedades portuarias, la superintendencia general de puertos y empresas que operan en los puertos, que permiten generar buenos resultados como la eficiencia en sus operaciones y tecnología.

Lo que se desea es establecer contactos con autoridades y comunidad portuaria con el fin de detectar o intercambiar información para acoger un nivel apropiado de seguridad dentro de los puertos, en donde se cuente con una auditoría de tercera en mercancías para la contaminación de la mercadería.

A raíz de acciones protocolarias de seguridad se generan controles estandarizados en inspección de mercancía y seguridad en los puertos en coordinación de la comunidad portuaria para evitar el transporte de mercancía contaminada con drogas, divisas, emigrantes ilegales y armas.

Es importante implementar una cultura de seguridad para que no se vean afectadas las operaciones en los puertos y así poder detectar a tiempo amenazas, evitando sanciones a empresas que puedan perjudicar a los empleados proveedores o clientes lo mismo que a los puertos.

El Estado a través del Instituto Nacional de Concesiones (INCO), Cormagdalena, San Andrés Port Society y la Superintendencia de Puertos Y Transporte, controla y vigila el sistema portuario. (Universidad ICESI 2010. Consultorio de comercio exterior)

LEGISLACIÓN COLOMBIANA PARA LA SEGURIDAD DE PUERTOS EN IMPORTACIÓN, EXPORTACIÓN Y TRANSITO ADUANERO

En cumplimiento de lo establecido en la Constitución, el gobierno nacional ha establecido una serie de leyes, decretos y resoluciones donde se toma en consideración todo lo relacionado con la protección y seguridad que se debe tener frente al desarrollo económico generado a través del comercio internacional que circula por los diferentes puertos, aeropuertos y vías de entrada y salida de mercancías al territorio nacional. Entre otras se destacan las siguientes normatividades:

1. Mediante acto legislativo 2 del 6 de julio de 2007, se modificaron los artículos 328 y 356 de la Constitución nacional, estableciendo que *“Las ciudades de Buenaventura y Tumaco se organizan como Distritos Especiales, Industriales, Portuarios, Biodiversos y Ecoturísticos su régimen político, fiscal y administrativo será el que determine la Constitución y las leyes especiales, que para efecto se dicten, y en lo no dispuesto en ellas, las normas vigentes para los municipios”*. Constitución Política de Colombia, art. 328 y 356.
2. Con respecto a la reglamentación o regulación frente a la existencia de los denominados proyectos de desarrollo para las zonas marítimas fronterizas o de puertos, se promulgó el Decreto 2014 del julio de 2003, el cual da cumplimiento a lo mandado en la Constitución nacional artículo 337, *“autoriza la creación de normas especiales en materias económicas y sociales tendientes a promover su desarrollo”* (Constitución Política de Colombia, art. 337).
3. Referente a la regulación que nos brinda el Estado, queda totalmente prohibida la introducción al territorio nacional de elementos como desechos tóxicos o residuos nucleares así como lo contempla el título II, artículo 81

de la Constitución Política de Colombia, “El Estado regulará el ingreso al país y la salida de los recursos genéticos, y su utilización, de acuerdo con el interés nacional”. (Constitución Política de Colombia, Título II, art. 81)

4. Según lo establecido por la reglamentación los recursos naturales no renovables tienen derecho de participar en regalías o contraprestaciones como lo establece el Artículo 360 de la Constitución Nacional. “los puertos marítimos y fluviales por donde se transporten dichos recursos o productos derivados de los mismos, tendrán derecho a participar en las regalías y compensaciones”. (Constitución Política de Colombia, Art. 360).

En cuanto a las exportaciones existen, entre otras, las siguientes normativas:

- ✓ Decreto 2685 de 1999: Modifica la legislación aduanera, indica las definiciones aceptadas legalmente en Colombia.
- ✓ Decreto 918 de 2001: Modifica parcialmente el régimen de zonas francas industriales de bienes y servicios y se dictan otras disposiciones.
- ✓ Decreto 1232 de 2001: Modifica parcialmente el decreto 2685 del 28 de diciembre de 1999 y se dictan otras disposiciones.
- ✓ Resolución 4240 de 2000: Modifica la legislación aduanera colombiana para procedimientos, trámites y requisitos.
- ✓ Resolución 7002 de 2000: Modifica parcialmente la Resolución 4240 del 2 de junio de 2000. “En casos de contingencia, por fallas en el sistema informático aduanero, corresponde a la Subdirección de Comercio Exterior de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, o al Administrador de Aduanas respectivo, autorizar el trámite manual mediante la presentación física de la documentación, o mediante la entrega en medios magnéticos de la información requerida”.
- ✓ Resolución 8657 de 2003: Modifica parcialmente la Resolución 4240 de 2000, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.

Colombia cuenta con los siguientes puertos marítimos:

- ✓ Buenaventura (Pacífico)
- ✓ Santa Marta (Atlántico)
- ✓ Barranquilla (Atlántico)
- ✓ Cartagena (Atlántico)
- ✓ Tumaco (Pacífico)
- ✓ San Andrés (Isla - Se encuentra localizada en el mar Caribe, a unos 191 kilómetros al este de Nicaragua y al noreste de Costa Rica y 775 kilómetros al noroeste de la costa de Colombia.)¹

El Estatuto de puertos marítimos, declara:

“Que la Superintendencia General de Puertos y de conformidad con esta ley define las condiciones técnicas de operaciones de los puertos, en materias tales como nomenclatura; procedimientos para la inspección de instalaciones portuarias y de naves en cuanto a bodegas, carga y estiba; manejo de carga; facturación; recibo, almacenamiento y entrega de la carga; servicios a las naves: prelación y reglas sobre turnos; atraque y desatraque de naves, periodos de permanencia; tiempo de uso de los servicios; documentación; seguridad industrial y los demás que han estado sujetos a la empresa Puertos de Colombia en cuanto no se oponga a lo dispuesto en la presente ley”.

Entre los principales objetivos que deben de tener en cuenta se encuentran: facilitar la vigilancia en las operaciones de las sociedades portuarias y de los usuarios de los puertos; garantizar las operaciones las 24 horas del día y los 365 días del año; proporcionar la eficiencia y el uso de las instalaciones portuarias. (Estatuto de Puertos Marítimos Ley 1 / 91, Art 3). (Ley 1 de 1991)

Las sociedades portuarias y quienes tengan autorizaciones especiales vigentes en la actualidad para ocupar y usar las playas, zonas de bajamar y zonas marinas accesorias a aquéllas o éstas, podrán asociarse de modo transitorio o permanente, en cualesquiera de las modalidades que autoriza la ley, con el propósito de facilitar el uso común de las zonas marinas adyacentes a los puertos

¹ <http://www.supertransporte.gov.co/anuario/puertos-maritimos-de-colombia/>

y embarcaderos, construyendo obras tales como dragado, relleno, y obras de ingeniería oceánica...” (Estatuto de Puertos Marítimos Ley 1 / 98, Art 4). (Ley 1 de 1991. Art. 4).

De acuerdo con las funciones de la Superintendencia General de Puertos se ha establecido y declarando una serie de tareas, entre las que se encuentran las referidas a continuación:

- ✓ *Vigilar el cumplimiento de las funciones de las leyes y actos administrativos dictados especialmente para las sociedades portuarias y los usuarios de los puertos.*
- ✓ *Cobrar a las sociedades portuarias y operadores portuarios, por conceptos de vigilancia una tasa por la parte proporcional que le corresponda, según los ingresos brutos.*

Declarar que un puerto está habilitado para el comercio exterior; para ello debe consultar previamente el concepto de la dirección general de aduanas del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, y de la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional. (Estatuto de Puertos Marítimos). (Ley 1 de 1991. Art. 27).

✓

Vigilancia para la seguridad en los puertos salvo circunstancias de orden público excepcional, y sin perjuicio de que los puertos y embarcaderos reciban servicios ordinarios de policía, no habrá otros cuerpos oficiales asignados especialmente para la seguridad de ellos, y corresponde a sus propietarios organizarse, directamente o por medio de las asociaciones a las que se refiere el art 4 de esta ley, para proveer la vigilancia que considere necesaria. (Estatuto de Puertos Marítimos). (Ley 1 de 1991. Art. 28).

La Ley 7 de 1991 declara:

Las importaciones y exportaciones de bienes, tecnología y servicios se realizarán durante el principio de libertad de comercio internacional en cuanto lo permitan las condiciones coyunturales de la economía.

“El gobierno reglamentará las exportaciones e importaciones y procurará que éstas no sean realizadas, de una forma exclusiva y permanente, por entidades del sector público”. (Ley 7 de 1991, Art 3). (Diario Oficial 39.631, Ley 7 de 1991, Art 3.)

“El Gobierno Nacional regulará el transporte y el tránsito internacional de mercancías y pasajeros, con el fin de promover su competencia, facilitar el comercio exterior e impedir la competencia desleal contra las compañías nacionales de transporte”... (Diario Oficial 39.631, Ley 7 de 1991, Art 5.)

El Gobierno Nacional amparará la producción nacional contra las prácticas desleales restrictivas del comercio internacional. Para tal efecto regulará la protección de la producción nacional contra esas prácticas y señalará los organismos y procedimientos para hacer aplicables las disposiciones que expida sobre la materia.

“En tales disposiciones el Gobierno Nacional fijará los requisitos, procedimientos y factores para determinar la imposición de gravámenes o derechos provisionales o definitivos que, con el fin de prevenir y contrarrestar dichas prácticas, podrán imponer la autoridad competente”. (Diario Oficial 39.631, Ley 7 de 1991, Art 10.)

La legislación colombiana y las autoridades aduaneras buscan evaluar, desarrollar, exigir y certificar el cumplimiento de los requerimientos normativos en materia de protección marítima, con el fin de mantener los estándares de gestión de la protección marítima a escala nacional.

Lo que se desea con las compañías navieras es minimizar los riesgos que aplican para los buques e instalaciones portuarias dedicadas al comercio de mercancía internacional, las organizaciones deben garantizar estrictos controles para fortalecer la eficiencia en seguridad y que cumplan funciones de protección.

En la revisión de inspección física y manejo de carga en los puertos, aeropuertos o zonas francas, de la mercancía que ingrese o salga del país, la DIAN conjuntamente con las entidades que por mandato legal deben intervenir en la inspección y certificación de las mercancías. (Ley 962 del 2005, Art 60).

“Con las disposiciones del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo con ayuda del Ministerio de Transporte, se realizarán las inspecciones necesarias y de seguridad para el comercio exterior”. (Documento CONPES 3242 del 2005).

“En las mercancías que requieren inspección por parte del ICA o del INVIMA, previo al ingreso al terminal marítimo, el declarante debe presentar documentos adjuntados que soporten para dar lugar con la inspección de la mercancía y dar cumplimiento con los requisitos omitidos”.

“Siempre el declarante debe asistir a la zona de inspección y esperar el tiempo necesario escribirse inscribirse al acta de inspecciones para generar el desarrollo de las autoridades de control que intervienen en el mismo.

Cuando llega la mercancía al territorio aduanero, se debe entregar los documentos y después se debe hacer un reconocimiento para ubicar la mercancía en el depósito habilitado.

Hay varias modalidades de importación es decir, cuando hay un convenio o goza de exención total o parcial de tributos aduaneros con franquicia. También cumplimiento de garantía de mercancía reemplazada por lo que no se paga tributo, entregas urgentes, viajeros, importación para transformación y ensamble.

En el control y supervisión de mercancías para impedir la contaminación de cargas, es obligación tener una serie de requisitos de documentación para poder

declarar quién realiza la operación y tiene un plazo establecido por la norma o en forma anticipada no superior de 15 días a la llegada de la mercancía.

Los documentos requeridos que debe soportar son:

- ✓ *Documento de transporte.*
- ✓ *Certificado de origen.*
- ✓ *Lista de empaque.*
- ✓ *Mandato (SIAS)*
- ✓ *Declaración andina del valor.*
- ✓ *Vistos buenos de acuerdo al tipo de producción*

Si se presenta una medida cautelar o retención de la mercancía es porque en el momento de la nacionalización incumple con alguna obligación aduanera y será aprehendida. (DIAN procesos aduaneros de importación y exportación).

En la salida del producto de café del territorio aduanero nacional con destino a Estados Unidos, con un régimen de exportación de los declarantes directos como SIAS, UAP, ALTEX, transportadores y entidades estatales.

Debe dar cumplimiento a la norma vigente y los requerimientos de transporte marítimo, proporcionando a los usuarios los servicios necesarios o funciones para las etapas de pre-embarque embarque y post-embarque.

Los trámites de exportación que convienen en los controles de contaminación de cargas deben ser a través de internet, reduciendo los trámites, tiempos y las operaciones para obtener información oportuna y confiable para efectos de control o mejorando el nivel de calidad en los procesos de exportación.

Estos requisitos son importantes para el control de la mercancía, donde se verifica una serie de elementos importantes para la gestión de la seguridad o conocimiento de las empresas, personas que manejan estos tipos de cargue para poder llevar unas estadísticas claras de la gestión y de la exportación.

Los documentos requeridos para dar el aval de la carga que debe presentar son:

- ✓ Factura comercial o documento que acredite la operación de la exportación
- ✓ Vistos buenos o autorizaciones cuando haya lugar a ellos, de acuerdo con el art 268 del Decreto 2685 del 1999 y sus modificaciones.
- ✓ Copia del registro
- ✓ Copia de la factura comercial
- ✓ Copia de la lista de empaque
- ✓ Copia del certificado de cámara de comercio actualizado.
- ✓ Copia de la factura de venta
- ✓ Selectividad
- ✓ Trámite de certificación de embarque (diligenciamiento, corrección, validación, numeración, manifiesto de carga).
- ✓ Asignación de número de declaración de exportación.
- ✓ Copia del NIT o RUT.
- ✓ Copia ficha técnica

Es un régimen aduanero de tránsito que permite el transporte de mercancías nacionales o de procedencia extranjera bajo un control aduanero y pueden ser por modalidades de tránsito.

La DIAN puede hacer restricciones, prohibir o aislar mercancía por razones como seguridad pública, sanitaria, zoonosanitaria, fitosanitaria y ambiental.

Se hará un único proceso de inspección aduanera, excepto cuando se registre alguna anomalía no justificada de la mercancía, como, por ejemplo: presencia de signos de haber sido violentada, que el número del precinto no coincida con el consignado en el viaje, que se haya declarado como vacía y se presente con carga.

El propósito es menguar y en lo posible evitar el cargue de mercancía que presente algún tipo de amenaza en los puertos marítimos. Se realiza un proceso de fiscalización exhaustiva, no solo exterior sino en su contenido.

La importación y exportación de mercancía en Colombia está reglamentada por el Ministerio de Transporte que al mismo tiempo está directamente aglutinado al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, desempeñando un papel fundamental debido a la demanda que presenta el medio de transporte marítimo.

La dirección de Antinarcóticos también despliega un rol fundamental, inhibiendo el envío, transporte, cargue y posesión de drogas ilícitas.

Todo este proceso se efectúa bajo un proceso de papeleo y certificación específico y completo dependiendo del plan de acción de las colectividades que pretenden transportar estupefacientes, divisas, contrabando o cualquier tipo de material de conducta punible en los principales puertos fluviales, debilitando la contaminación de carga en contenedores y motonaves, garantizando una operación sana y segura de la importación y exportación de mercancía en los principales diques del país.

BUENAS PRÁCTICAS DE SEGURIDAD

La evolución que se genera en la seguridad de transporte marítimo ha generado tratados y convenios comerciales e internacionales como el C-TPAT, cambios generados a partir de acontecimientos como el sucedido el 11 de septiembre de 2001, lo que se traduce en el desarrollo de medidas de seguridad y resguardo de toda la cadena de distribución impidiendo así que los movimientos del comercio internacional sirvan como herramienta al terrorismo y al tráfico ilegal.

En Estados Unidos se tomó una iniciativa antiterrorista con el fin de tomar medidas conjuntas con el fin de evitar que la carga comercial sea contaminada con sustancias ilegales o no manifestadas, tales como armas, drogas y explosivos.

Entre los beneficios del C-TPAT se encuentra prevenir la pérdida de mercancía o cualquier otro tipo de robo y permite tener mayor protección sobre la información, los bienes y las instalaciones críticas evitando que sean utilizadas para fines perjudiciales a la empresa.

Dentro de los contenedores de exportación se han generado varios incidentes como la detección de drogas, y cada día aumenta la necesidad de contar con socios económicos o comerciales para así poder tener proveedores que tengan procedimientos que prevengan este tipo de actos ilegales, lo que genera una estrategia para el crecimiento del comercio que puede generar mejores negociaciones internacionales.

El C-TPAT (Customs Trade Partnership Against Terrorism) “Una política de seguridad de origen privado estatal, con la cual es gobierno estadounidense tomo medidas de seguridad sobre todo para controlar las importaciones; el fin de esta medida es reforzar su seguridad afectado lo menos posible el dinamismo del comercio de importación.

Cuatro fases del C-TPAT

1. Es un comparativo de los documentos que exige el C-TPAT y los que pide la aduana del país de origen de la mercancía, esto se realiza con el fin de conocer cuáles requisitos se tienen en común para así agilizar los procedimientos.
2. Se hace una serie de visitas con el fin de validar si los requisitos exigidos por la aduana del país de origen de la mercancía, en verdad se cumplen por parte de la empresa importadora.
3. Se efectúa la firma del acuerdo de reconocimiento mutuo.
4. Se establecen acuerdos de mutuo apoyo, principalmente los que están asociados con el intercambio de información.

“La participación de las empresas colombianas consiste en cumplir con los criterios mínimos de seguridad que aplican y está potencialmente sujeta a una diligencia de verificación física de cumplimiento por parte del Departamento de Aduanas”. (Revista de logística, C-TPAT, visa para un sueño).

Promoviendo un comercio seguro con ayuda de BASC se desarrolló una ejecución de acciones preventivas destinadas a evitar la contaminación de carga a través del comercio legítimo.

Con el apoyo de BASC y sus normas diseñadas para las compañías de todo nivel o tamaño y el uso de la información se determinan las acciones o eventos que pueden ocurrir y sus consecuencias.

Los estándares de BASC son específicos y aplicables y de obligatorio cumplimiento con funciones del SGCS en las compañías que implementan el sistema de Gestión en Control y Seguridad BASC.

Política de control y seguridad

- ✓ La alta gerencia de las compañías debe definir su política de seguridad.
- ✓ En cuanto a la gestión del riesgo: debe permitir identificar, analizar, evaluar, monitorear y comunicar los riesgos.
- ✓ Tener un procedimiento documentado en normas legales aplicables en gestión de riesgos y contar con planes y objetivos generales para implementar las medidas que corresponden en diferentes áreas.

En lo referente al enfoque de gestión de riesgo, se debe conformar un comité de gestión de riesgos, estableciendo un contexto, identificando la gestión de los riesgos, haciendo un análisis, evaluando y dando un tratamiento para monitoreo y su revisión.

En Colombia se han conseguido certificaciones en materia de seguridad portuaria, lo que ha generado una comunicación internacional para la mejora de los riesgos que ocurren por actos ilícitos o punibles en los puertos.

Es necesario comprobar las condiciones de la mercancía para determinar si es aprobada para el transporte de los productos, bienes o servicios para dar el aval o rechazar la operación.

Se debe tener un registro de inspecciones que se realicen en la operación del despacho e incluir el nombre de la persona que registró la mercancía, como seguridad incluir los marbetes de seguridad y/o candado de seguridad para garantizar la integridad del stock durante su desplazamiento al puerto cumpliendo con la norma **ISO 17712** que rige a los sellos de alta seguridad.

Es importante identificar los sellos de seguridad que fueron adulterados durante la operación, tener claro cuál es la persona que administra y almacena tales marcas, la confiabilidad del proveedor en los sellos. (BASC Colombia. Buenas prácticas de seguridad, 2009 p. 6-7).

Las personas que ingresen a las instalaciones deben pasar por un proceso de identificación y control, trátase de un empleado contratista o visitante, se debe saber cuál es el motivo para ingresar o de su visita.

- ✓ Elaborar un estudio de posiciones críticas del personal.
- ✓ Manejo de documentación
- ✓ Revisión de comportamiento
- ✓ Situación económica y social

Debemos tener una seguridad física apropiada para contrarrestar la intrusión de organizaciones delincuenciales o personas no deseadas que puedan atender con la buena marcha de las operaciones y del negocio.

Es necesario revisar sus paquetes o correspondencia, tener un estricto monitoreo de estas personas.

Se restringe el acceso a aquellas áreas de alto riesgo y el responsable es la persona que allí trabaje, también la entrada o salida de mercancía debe tener unas condiciones físicas apropiadas.

“Deben de tener un control estricto de las personas que visitan las instalaciones, incluyendo el nombre y apellido, su documento de identidad, hora de

ingreso y salida la persona que autoriza el ingreso.” (BASC Colombia. Buenas prácticas de seguridad, 2009 p. 8.)

Grupos de personas competentes y éticas en sus actividades, estableciendo mecanismos de control que puedan evitar organizaciones al margen de la ley en las instalaciones garantizando una seguridad del personal en las empresas.

Tener un proceso de selección del personal que va a ingresar a la compañía para evitar posibles delitos como espionaje industrial, hurtos continuados y pérdida de información.

Se requiere que el personal que trabaja en las instalaciones suministre antecedentes legales, revisando su pasado en las empresas anteriores, recomendaciones laborales personales y el motivo de retiro de la empresa anterior, hacer visita domiciliaria y analizar su entorno.

“Tener un proceso claro y por escrito de cómo seleccionar al personal nuevo y a la medida dar cumplimiento de la normatividad legal en materia de afiliación de los empleados en salud y riesgos profesionales”. (BASC Colombia. Buenas prácticas de seguridad, 2009 p. 9.).

Gracias a los avances tecnológicos la seguridad de los procesos ha mejorado notoriamente en la actividad diaria, haciendo más eficiente y reduciendo el tiempo de las actividades, verificando o minimizando la posibilidad de hurto de materias primas o producto terminado, generando una operación segura con trazabilidad de los productos, pero, como bien sabemos, hay compañías que no generan este tipo de seguridad por lo cual se ven afectadas en varios aspectos de seguridad como mala imagen a esas compañías.

Las autoridades de control tienen información clara o concisa del mercado internacional con fechas, cantidades y el destino para garantizar la integridad de los productos contra la actividad de contaminación ilícita de carga o cualquier otra actividad que pueda afectar la imagen de la empresa.

Llegado el caso de detectar producto faltante o sobrante en el proceso de exportación o importación de la mercancía se debe comunicar y hallar la causa y si es el caso dar aviso a la autoridad competente.

“La documentación debe estar protegida de manipulación o introducción de datos erróneos y total control con los espacios en blanco que no es permitido.”
(BASC Colombia Buenas prácticas de seguridad, 2009 p. 10.).

Este tipo de seguridad física es muy importante para impedir el ingreso de personal no autorizado o ajeno a la empresa y debe contar con buena iluminación al interior y exterior de las instalaciones para optimizar el trabajo del personal de seguridad.

Debe existir una excelente comunicación con el personal de seguridad y de la empresa para que todos conozcan qué se debe hacer al detectar algún tipo de actividad sospechosa, situación anormal, paquetes sospechosos al interior o exterior de la empresa.

Hay muchos mecanismos para minimizar el riesgo en las empresas como el CCTV (circuito cerrado de televisión) alarmas de intrusión, sistema de alarmas contra robos, sistema de control de acceso, números telefónicos de la autoridad policial, barreras perimetrales. (Buenas prácticas de seguridad, 2009 p. 11.)

La información tiene unos controles de seguridad adecuados como claves de acceso con su usuario, con copias de seguridad a diario de las actividades realizadas dependiendo de la necesidad o valor de la información.

Se debe contar con una clasificación de los documentos con criterios o informes cuyo conocimiento es para personas autorizadas de la empresa. (BASC Colombia. Buenas prácticas de seguridad, 2009 p. 12.).

Es importante generar sistemas de gestión en seguridad para poder concientizar al personal de su importancia, haciendo conocer la normatividad y que el sistema se mantenga constante en las operaciones de la empresa.

Se deben llevar a cabo auditorias de control periódicas para establecer cómo se está manejando la seguridad o generando informes o programas de seguridad que determinen las normas o procedimientos de prevención y protección.

Determinar acciones preventivas y correctivas a los detalles encontrados por las inspecciones o quejas de los clientes.

Los indicadores de gestión deben permitir verificar la seguridad periódica y del programa de seguridad. (Buenas prácticas de seguridad, 2009 p. 15.).

En la política se debe establecer quién es el encargado de romper los precintos o sellos de seguridad y generar una política donde se encarga la custodia de unidades de embalaje o los edificios o áreas que se custodian.

La etiqueta sello de seguridad: es un dispositivo físico numerado que sirve como mecanismo de cierre para atestiguar sobre accionamientos (aperturas no autorizadas) de los mismos.

Por otra parte, la Dirección Nacional de Control de Drogas (DNCD) dio a conocer las cifras sobre la cantidad de droga decomisada durante el 2013 y aseguró que en lo corrido del año fueron incautados 5.155.2 kilos de cocaína, 55.5 kilos de marihuana y 3.2 de heroína a través de la vía marítima, aérea y terrestre.

Con la aplicación de las normas BASC se quiere generar un sistema de seguridad en el comercio (antidrogas, y contrabando) por lo que establece un estándar que deben seguir todos los países integrantes si quieren ganar imagen en mercados externos.

Métodos de inspección de carga

La inspección de carga en contenedores (ICC) debe hacerse justo antes de que el vendedor/ fabricante cargue los bienes al contenedor y durante el proceso de carga. Esta inspección se produce en la fábrica o en la bodega del coordinador de fletes.

Se inspecciona la cantidad, listado de embalaje, calidad del contenedor, el proceso de carga al contenedor, embalaje de los productos y debe asegurarse de que la cantidad de cajas esté bien contada, que los productos del contenedor sean de la empresa y que los productos no sufran daños durante el camino.

Establecer procedimientos de seguridad en todas las áreas de la organización que interactúen con el área de inspecciones, este documento aplica a todas las operaciones y solicitudes que se realizan al departamento de programación y son inherentes a las operaciones del terminal, verificaciones, inspecciones de los regímenes aduaneros de importación, exportación y tránsito, ITR, carga general suelta y despachos flat rack.

Con el fin de cumplir con las expectativas de control y de la ley las autoridades aduaneras y el Ministerio de Comercio Industria y Turismo el declarante tiene la obligación, de acuerdo a la ley, de coordinar con las autoridades, entidades de control y operador portuario de acuerdo a la selectividad de la carga o con la ayuda de la página web TCBUEN una solicitud de movilización e inspección.

Los criterios para mantener la integridad de los contenedores y remolques son para protegerlos contra la introducción de materiales y/o personas no autorizadas. Se debe aplicar los sellos de alta seguridad a todos los contenedores y remolques.

Inspección de contenedores – 7 puntos

- ✓ Pared delantera
- ✓ Lado izquierdo
- ✓ Lado derecho
- ✓ Piso
- ✓ Techo interior-exterior
- ✓ Puertas interiores-exteriores
- ✓ Exterior-sección inferior

Los sellos de remolques o contenedores e incluso la integridad del sello continuo son elementos fundamentales en la cadena de suministros para brindar una protección segura y continua lo que constituye un componente crítico de los fabricantes internacionales con C-TPAT. (C-TPAT seguridad de contenedores y remolques).

La programación de las inspecciones realizadas por el cliente a través de correo electrónico y la página web con previa coordinación de las autoridades competentes y de control y, igual manera, contar con el personal para hacer la inspección.

Las inspecciones se deben realizar en presencia de todas las autoridades y entidades de control.

Se debe verificar la colocación de los respectivos precintos de seguridad una vez sea terminada la inspección simultánea con las autoridades y entidades de control.

Terminada la inspección se solicitará al declarante una copia del acta (Certificado de inspección) lo mismo que la actualización de los sellos, se retira la detención para luego ser programada la movilización hacia la ubicación de patio para su posterior embarque.

Realizar la movilización de los contenedores que ya se encuentran liberados por las autoridades y entidades de control para generar espacios disponibles para las siguientes inspecciones.

El supervisor de bodega hace el tendido y verificación de los contenedores que correspondan al envío a operaciones, para esto se efectúa el siguiente procedimiento:

- ✓ Verificación de temperatura y conexiones
- ✓ Retiro de precintos y apertura
- ✓ Registro fotográfico

- ✓ Diligenciamiento del acta de inspección
- ✓ Registro fotográfico
- ✓ Cierre de contenedores
- ✓ Cierre de órdenes de trabajo y envío de facturación en el sistema Argos.
- ✓ Envío de formato de tendido y levante del área de operaciones.

Cuadro 1.

Actividad	Descripción	Responsable	Registro
1. Recepción y verificación de información.	Recibir vía e-mail por parte del cliente o su representante solicitudes de inspección contenedores y carga suelta Impo/Expo verificar documentación y procesar.	Auxiliar de inspecciones.	Sistema de información VUCE-IOLCOS- TALOS- ARGOS-E-mail.
2. Posicionamiento y envío de información para tendido.	Asegurarse de que la información recibida por el cliente esté en orden, gestionar la alimentación en los sistemas de información, verificar disponibilidad en las zonas de tendido de cargas de acuerdo con la programación, dejar abiertas en sistemas de operaciones a realizarse. Informar novedades al jefe de Operaciones terrestre, planner y control de recursos cuando sean detectados.	Auxiliar de inspecciones.	Sistema de información VUCE-IOLCOS- TALOS- ARGOS- E-mail.
3. Apertura de carga en bodegas.	Recibir reporte diario de las diferentes áreas y verificar que la operación programada se haya realizado gestionando reprogramación cuando sea pertinente.	Auxiliar de inspecciones.	Sistema de información VUCE-IOLCOS- TALOS- ARGOS- E-mail.
4. Recibo - suministros de información de bodegas.	Recibe-suministra información diaria de las diferentes bodegas de operación.	Auxiliar de inspecciones.	Sistema de información VUCE-IOLCOS- TALOS- ARGOS- E-mail.

- ✓ Sistemas de información herramientas de proceso, VOCE, IOLCOS, TALOS, ARGOS, E-mail.
- ✓ Las establecidas por el Decreto 2685/1999-2102/2008 para la mercancía de importación, exportación y tránsitos.

- ✓ Reglamento de condiciones técnicas de operaciones.
- ✓ Acuerdos Comerciales con las Líneas Navieras.
- ✓ Código PBIP – Protección a Instalaciones Portuarias.
- ✓ Código IMDG – Código marítimo internacional de mercancías peligrosas, Capítulo VII SOLAS. (Terminal de Contenedores de Buenaventura. TCBUEN. Inspección de carga TCBUEN).

✓

Control del registro

Nombre de registro	Código	Lugar de almacenamiento	Medio de protección	Tiempo de conservación
Sistema de información.	N.A	Oficina de operación	Físico	Permanente

Procedimientos e instrucciones relacionados

Procesos	Responsable del proceso	Descripción del procedimiento o instructivo	Código
Gestión de protección y seguridad	Dirección de protección y seguridad	Control portal carga	PRO-GPS-002

Historial de cambio

Revisión	Descripción del cambio	Revisado por:	Fecha
01	Edición	Ana María Sepúlveda	2013-12-15

- ✓ Proveemos el estado del contenedor.
- ✓ Verificamos que no han reemplazado los bienes con otros bienes de calidad inferior.
- ✓ La cantidad de cajas es correcta
- ✓ Se pone un sello de calidad en el contenedor ✓ Realizan chequeos finales de los productos.

Métodos de ocultamiento de carga

La Dirección de Nacional de Control de Drogas (DNCD) reveló que en los primeros ocho meses del 2011 fueron detectadas 35 formas de sacar estupefacientes al exterior.

Entre las formas de ocultamiento se detectaron las siguientes maneras de exportar droga.

- ✓ Interior de maletas
- ✓ Estómago
- ✓ Adherida al cuerpo
- ✓ Interior de bultos
- ✓ Zapatos
- ✓ Licras
- ✓ Debajo de la ropa interior
- ✓ Fajas
- ✓ Vagina
- ✓ Ano
- ✓ Camuflada en cargas
- ✓ Pañales desechables
- ✓ Pretina y ruedos del pantalón
- ✓ Compresores de aire
- ✓ Tabaco o café
- ✓ Tubos de sillas de ruedas
- ✓ Condones
- ✓ Calderos
- ✓ Latas destinadas a conservar granos

En los primeros 8 meses se incautaron 626 kilos de cocaína, 3.2 de heroína y 24 gramos de marihuana. (Diario El Nacional. Santo Domingo, 2011).

*"Las organizaciones trasnacionales a fin de satisfacer la demanda de droga tienen que utilizar su máximo ingenio para lograr sus objetivos, por lo tanto el estudio y el análisis investigativo en gran medida se orienta, junto con estructurar a la banda, en hacer un trabajo para distinguir sus métodos de ocultamiento", dice Erick Menay (Diario **La Tercera, Santiago de Chile, 2012**).*

OEA

En Colombia como en la mayoría de los países latinoamericanos y de la región andina, los controles relativos a temas como seguridad, sanitarios, y aduaneros propiamente dichos, están dispersos y son aplicados por diferentes entidades, para mejorar en dichos intereses y que pueden responden de manera eficiente, coherente y unificada a las expectativas de los usuarios y los requerimientos de los procesos de comercio exterior.



En Colombia hay controles dentro de las operaciones de comercio exterior como inspecciones físicas y otros que han ayudado a crear un ambiente de solidaridad y responsabilidad compartida en estos temas de seguridad.

El efecto como actividades ilícitas como contrabando, comercialización precursores químicos, y narcotráfico golpean el sector privado, la responsabilidad frente a la seguridad no puede ser asumida solo por los gobiernos sino que tiene que ser asistida asumiendo como un reto el combatirlas.

Por eso las empresas deben abordar la seguridad integral cubriendo las diferentes áreas de personal, físicas, infraestructura, sistemas de gestión al interior de las mismas para generar confianza a los asociados de negocio y extender esos esquemas de seguridad.

Los usuarios que pueden pertenecer a la OEA son usuarios que no se les exige que cuenten con un patrimonio o activos mínimos, pudiendo acceder empresas pequeñas, medianas o grandes siempre y cuando muestren solvencia financiera y económica que pueda cumplir su ejercicio en la actividad. (DIAN Colombia. Una aproximación para abordar la implementación del Operador Económico Autorizado).

Conclusiones generales

- ✓ Como resultado de la investigación presentada, es posible concluir que existen distintos factores que contaminan y amenazan el buen ejercicio de la actividad de transporte marítimo de mercancía, y para contrarrestar el tráfico de material de conducta punible existen leyes y procedimientos, asimismo, sanciones penales que castigan el incumplimiento u omisión de las mismas.
- ✓ De igual manera fueron señaladas algunas de las leyes que permiten tener en cuenta el procedimiento a seguir, legalmente hablando, para conocer los requisitos y pasos a seguir para garantizar el procedimiento y la ilegalidad en contaminación de carga en distintos medios de transporte.
- ✓ Garantizar la detección de los riesgos aduaneros y de productividad para establecer prácticas eficaces que contrarresten la contaminación de la carga en una gestión de riesgos para la continuidad del negocio.
- ✓ Para obtener una buena gestión de seguridad en el tratamiento de los riesgos en contaminación de carga es necesario tener una excelente comunicación con el sector Público y Privado para garantizar el mejoramiento continuo y el desarrollo de las operaciones.
- ✓ Las buenas prácticas en la inspección de mercancías nos ayuda a prevenir las amenazas o riesgos de contaminación generando una buena trazabilidad de la operación y generando confianza a escala nacional en seguridad y competencia en el mercado internacional.

Referencias bibliográficas

Agüero, B. (2012, 24 de septiembre). PDI métodos más curiosos usados para ocultar y transportar droga. *Diario La Tercera*. Santiago de Chile. Recuperado el domingo 23 de marzo de 2014 en <http://www.latercera.com/noticia/nacional/2012/09/680-484671-9-pdi-revelalos-metodos-mas-curiosos-usados-para-ocultar-y-transportar-drogas.shtml>

Business Alliance for Secure Commerce. BASC Colombia. Guía de buenas prácticas de seguridad BASC Colombia. Recuperado en 2009, <http://www.basccolombia.org/archivos-generales/cartillapymes.pdf>

Colombia. Congreso de la República. Ley 1 del 1991, Estatuto de puertos Marítimos. Funciones de la superintendencia general de puertos. Recuperado el martes, 25 de febrero de 2014, en http://www.elabedul.net/Documentos/Leyes/1991/Ley_01_de_1991.pdf

Colombia. Congreso de la República. Ley 1 del 1991, glosario portuario marítimo Colombiano. Artículos sobre definiciones. recuperado el martes 2 de mar o de 201 . En [.elabedul.net Documentos leyes 1991 ley 01 de 1991.pdf](http://www.elabedul.net/Documentos/leyes_1991_ley_01_de_1991.pdf)

Colombia. Congreso de la República. Ley 7 de 1991, Diario Oficial 39.631. El Abedul Normas generales a las cuales debe sujetarse el Gobierno Nacional para regular el comercio exterior del país, Recuperado el miércoles, 26 de febrero de 2014, en http://www.elabedul.net/Documentos/Leyes/1991/Ley_07_de_1991.pdf

Colombia. Congreso de la República. Ley 962 del 2005 Art 60, regulaciones procedimientos y tramites en el sector de Comercio, Industria y Turismo. En <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=17004>

Colombia. Departamento Nacional de Planeación. Documento CONPES 3242 del 2001 recomendado No. 12 Estrategias para la expansión portuaria. Recuperado en <http://www.dnp.gov.co/LinkClick.aspx?fileticket=QgK2fh0062M%3D&tabid=354>

Colombia. Ministerio de Defensa. Policía Nacional. Área de Control portuario, Policía Nacional de Colombia, Dirección de antinarcóticos, última

actualización 2013 año de la seguridad ciudadana. Recuperado en http://www.policia.gov.co/portal/page/portal/UNIDADES_POLICIALES/Direcciones_tipo_Operativas/Direccion_de_Antinarcoticos/Organizacion/Areas/control_portuario_aeroportuario:CONTROL%20PORTUARIO.

Colombia. Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. Procesos aduaneros de importación y exportación. Habla sobre importación de mercancías.

Recuperado el lunes, 24 de febrero de 2014. <http://www.syscomer.com/DIAN%20Procesos%20Aduaneros%20Importacion%20y%20Exportacion.pdf>

Colombia. Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. Procesos aduaneros de importación y exportación. Habla sobre importación, exportación y tránsito.

Recuperado el miércoles, 24 de febrero de 2014, en: <http://www.syscomer.com/DIAN%20Procesos%20Aduaneros%20Importacion%20y%20Exportacion.pdf>

Colombia. Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. Una aproximación para abordar la implementación del Operador Económico Autorizado en la región. La experiencia de Colombia. Recuperado el domingo 23 de marzo de 2014 en:

http://www.dian.gov.co/descargas/operador/documentos/OEA_Colombia.pdf

Colombia. Presidencia de la República. Constitución Política de Colombia de 1991. Actualizada 2011. Recuperado el martes, 25 de febrero de 2014, en: web.presidencia.gov.co/constitucion/index.pdf.

Customs Trade Partnership Against Terrorism. C-TPAT. Revista de logística, CTPAT, visa para un sueño. Recuperado el jueves, 27 de febrero de 2014. En: <http://www.revistadelogistica.com/c-tpat-visa-para-un-sueno.asp>

Customs Trade Partnership Against Terrorism. C-TPAT Seguridad de Contenedores y Remolques. Recuperado el domingo 23 de marzo de 2014.

Redacción. (2011, 17 de septiembre). 35 formas de detectar drogas. *Diario El Nacional*. Santo Domingo, República Dominicana. Recuperado el domingo 23 de marzo de 2014 en: <http://elnacional.com.do/detectan-35-formas-deexportar-drogas/>

Terminal de Contenedores de Buenaventura. TCBUEN. Inspección de carga TCBUEN, código pro-gop-014, versión 001-2012-10-12. Recuperado el sábado 21 de marzo de 2014, en:

<http://www.tcbuen.com.co/wpcontent/uploads/downloads/2013/01/PRO-GOP-014-Inspecciones-de-Carga2.pdf>

Universidad ICESI (2010). Consultorio de comercio exterior. Artículos sobre comercio exterior. Recuperado el lunes 24 de marzo de 2014. En: <http://www.icesi.edu.co/blogs/icecomex/tag/puertos/>.

Universidad ICESI (2010). Sistema portuario colombiano. Artículo sobre comercio exterior. Recuperado el lunes, 24 de marzo 24 de 2014 en: <http://www.icesi.edu.co/blogs/icecomex/tag/puertos/>.

Anexos

Términos y definiciones

Actividad portuaria: Se consideran actividades portuarias la construcción, operación y administración de puertos, terminales portuarios; los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica; y, en general, todas aquellas que se efectúan en los puertos y terminales portuarios, en los embarcaderos, en las construcciones que existan sobre las playas y zonas de bajamar, y en las orillas de los ríos donde existan instalaciones portuarias.

- ✓ ***Embarcadero:*** Es aquella construcción realizada, al menos parcialmente, sobre una playa o sobre las zonas de bajamar o sobre las adyacentes a aquéllas o éstas, para facilitar el cargue y descargue, mediato o inmediato, de naves menores.
- ✓ ***Operador portuario:*** Es la empresa que presta servicios en los puertos, directamente relacionados con la entidad portuaria, tales como cargue y descargue, almacenamiento, practicaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento.
- ✓ ***Puerto:*** Es el conjunto de elementos físicos que incluyen obras canales de acceso, instalaciones de servicios, que permiten aprovechar un área frente a la costa o ribera de un río en condiciones favorables para efectuar operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves, intercambio de mercancía entre tráfico terrestre, marítimo y/o fluvial. Dentro del puerto quedan los terminales portuarios, muelles y embarcaderos.
- ✓ ***Puerto fluvial:*** Es el lugar situado sobre la ribera de una vía fluvial navegable, adecuado y acondicionado para las actividades fluviales.
- ✓ ***Concesión portuaria:*** La concesión portuaria es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, por intermedio de la Superintendencia General de Puertos, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquéllas o éstos, para la construcción y operación de un puerto a cambio de

una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos.

- ✓ **Plataforma flotante:** Estructura o artefacto sin propulsión propia que sobrenada, que se destina para prestar servicios que faciliten las operaciones portuarias.
- ✓ **Puerto de cabotaje:** Es aquel que sólo puede utilizarse en operaciones entre puertos colombianos.
- ✓ **Puerto del Ministerio de Defensa Nacional:** Es el que construye u opera en forma permanente la Nación, por intermedio del Ministerio de Defensa Nacional.
- ✓ **Puerto habilitado para el comercio exterior:** Es aquel por el cual pueden realizarse operaciones de comercio exterior.
- ✓ **Puerto oficial:** Es aquel cuya infraestructura pertenece a una sociedad portuaria en donde alguna entidad pública posea más del 50 por ciento del capital. Los puertos oficiales pueden ser de servicio público o de servicio privado.
- ✓ **Puerto oficial:** Es aquel cuya infraestructura pertenece a una sociedad portuaria en donde alguna entidad pública posea más del 50 por ciento del capital. Los puertos oficiales pueden ser de servicio público o de servicio privado.
- ✓ **Agente Fluvial:** Es la persona natural o jurídica que, respecto de las embarcaciones fluviales, tiene las atribuciones, funciones y responsabilidades establecidas en los artículos 1489 a 1494 del Código de Comercio
- ✓ **Área geográfica portuaria:** Corresponde al área geográfica en donde pueden existir una o más zonas portuarias, así como puertos, terminales, patios, bodegas y demás instalaciones.
- ✓ **Arribada:** Llegada de la embarcación a un puerto.
- ✓ **Autoridad fluvial:** Es la entidad o el funcionario público a quien de conformidad con la ley o las normas vigentes, corresponde la organización y control de la navegación fluvial.

- ✓ **Canal de navegación:** Canal natural o artificial con forma alargada y estrecha, en aguas superficiales, naturales o artificiales que permiten la navegación.
- ✓ **Licencia de tripulante:** La licencia de tripulante de embarcaciones fluviales es el documento público de carácter personal e intransferible expedido por el Ministerio de Transporte, mediante el cual se autoriza a una persona para ejercer una actividad dentro de la tripulación en las embarcaciones fluviales, y con validez en todo el territorio nacional.
- ✓ **Muelle:** Construcción en el puerto o en las riberas de las vías fluviales, donde atracan las embarcaciones para efectuar el embarque o desembarque de personas, animales o cosas.
- ✓ **Navegación fluvial:** Acción de viajar por vías fluviales en una embarcación fluvial.
- ✓ **Navegabilidad:** Es la idoneidad técnica de una embarcación fluvial, incluido el equipo de navegación propiamente dicho y el destinado al manejo y conservación de los pasajeros, semovientes y/o de la carga así como la preparación del capitán y la tripulación, que permita ejecutar actividades de navegación fluvial en condiciones de eficacia y seguridad.
- ✓ **Operador portuario fluvial:** Es la persona natural o jurídica, que presta servicios en los puertos de cargue y descargue, almacenamiento, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, clasificación y reconocimiento de la carga, entre otras actividades y sujetas a la reglamentación de la autoridad competente.
- ✓ **Puerto de origen:** Es aquel en el cual una embarcación inicia un viaje, previo permiso de zarpe.
- ✓ **Puerto de destino:** Es aquel en el cual una embarcación finaliza un viaje, cumpliendo un itinerario anunciado y reportándose ante la autoridad competente.
- ✓ **Ribera:** Terreno colindante con un cuerpo de agua.

- ✓ **Servicios especiales de transporte fluvial:** Son aquellos que prestan las empresas de transporte, a través de convenio o contrato, de manera exclusiva y en trayectos y horarios acordados.
- ✓ **Sobordo de carga:** Documento donde el transportador registra los cargamentos amparados por cada conocimiento de embarque.
- ✓ **Acta de inspección:** Documento diseñado por la autoridad de control, en el que se consigna el resultado de una actuación de inspección.
- ✓ **Autoridad aduanera:** Es el funcionamiento público o dependencia oficial que en virtud de la ley y en ejercicio de sus funciones tiene la facultad de exigir o controlar el cumplimiento de las normas aduaneras.
- ✓ **Autoridad Sanitaria:** Autoridad responsable de ejercer funciones de prevención, inspección, vigilancia y control sanitario. (ICA – INVIMA y Secretaría Ambiental de Salud del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina).
- ✓ **Autoridad policía antinarcóticos:** Es el funcionamiento público (Policía Antinarcóticos) que en virtud de la ley y en ejercicio de sus funciones, tiene la facultad de ejercer las acciones, controles y mecanismos para combatir el narcotráfico y delitos conexos en los puertos aeropuertos y paso de frontera.
- ✓ **ICA:** Instituto Colombiano Agropecuario.
- ✓ **INVIMA:** Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos.
- ✓ **FNC:** Federación Nacional de Cafeteros.
- ✓ **Sociedad Portuaria.** Son sociedades constituidas con capital privado, público o mixto, cuyo objeto social es la construcción, mantenimiento, rehabilitación, administración y operación de los terminales.
- ✓ **Agente de carga internacional:** Persona jurídica inscrita ante la dirección de impuestos y aduanas nacionales, para actuar exclusivamente en el modo de transporte marítimo, cuyo objeto social incluye, entre otras, las siguientes actividades: coordinar y organizar embarques, consolidar carga de exportación o desconsolidar carga de importación y emitir o recibir del

exterior los documentos de transporte propios de su actividad. (ley 1 de 1991).