

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA



**MEDIDAS DE PROTECCIÓN BILATERALES: LA ACCIÓN DEL BASC Y EL
GOBIERNO COLOMBIANO, FRENTE A LA IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS
DE SEGURIDAD EN LA ZONA PORTUARIA DE SANTA MARTA PARA
COMBATIR EL CONTRABANDO**

XIOMARA ESTEFANIA BOADA RAMIREZ

Ensayo de opción de grado para optar el título de Profesional en Relaciones
Internacionales y Estudios Políticos

Director de Ensayo
David González Cuenca
Director
Programa de Relaciones Internacionales y Estudios Políticos
Facultad de Estudios a Distancia

**UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA
PROGRAMA DE RELACIONES INTERNACIONALES Y ESTUDIOS POLITICOS
BOGOTÁ
2018**

MEDIDAS DE PROTECCIÓN BILATERALES: LA ACCIÓN DEL BASC Y EL GOBIERNO COLOMBIANO, FRENTE A LA IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS DE SEGURIDAD EN LA ZONA PORTUARIA DE SANTA MARTA PARA COMBATIR EL CONTRABANDO*

Xiomara E. Boada R.

Resumen

El presente trabajo tiene la intención de analizar la cooperación entre el Estado colombiano y el BASC “Business Alliance For Secure Commerce” (Alianza Empresarial para un Comercio Seguro), en la planificación de iniciativas de seguridad para luchar contra el contrabando en los puertos marítimos. Para este análisis, se utilizará el puerto de Santa Marta como estudio de caso, para ilustrar la pertinencia de estas iniciativas frente a la disminución de esta problemática, y por ende, diagnosticar el éxito o fracaso de esta alianza en una época, donde impera el libre mercado como modelo económico regional.

Palabras clave: Cooperación, puerto marítimo, contrabando, Santa Marta, Comercio.

Summary

This paper intends to discuss cooperation between the Colombian government and the BASC “*Alianza Empresarial para un Comercio Seguro*” (Business Alliance for Secure Commerce), in planning security systems to combat smuggling in seaports. For this analysis, the port of Santa Marta is used as a case study to determine the scope of these initiatives address the decline of this problem, and thus illustrate the success or failure of this alliance at a time where prevails regional free market economic model.

Keywords: Cooperation, seaport, smuggling, Santa Marta, Commerce.

* Este trabajo se presenta como opción de grado para optar el título de “profesional en Relaciones Internacionales y Estudios Políticos” de la Universidad Militar Nueva Granada. Programa de Relaciones Internacionales y Estudios políticos a Distancia.

Introducción

La globalización, la liberalización económica y el no proteccionismo han generado una libre circulación del comercio a través de los puertos marítimos internacionales, permitiendo el intercambio de materias primas y productos finales. Por otro lado, este nuevo escenario comercial se ha desarrollado con tal intensidad, que simultáneamente ha generado un incremento en el comercio ilegal, convirtiéndose en un problema transnacional negativo, en medio de un entorno de interdependencia económica, en donde la seguridad de las personas, el crecimiento de las empresas y la economía nacional se ven amenazados; por ende, activan nuevas exigencias en materia de seguridad (Rosales, 2009), y obligan a los diferentes países y organizaciones a buscar estrategias de cooperación contra el contrabando, con el fin de generar un comercio seguro en los puertos.

El contrabando en Colombia, es una problemática relevante entre las diversas actividades ilegales que se identifican al interior de éste; a pesar de ello, solo hasta principios de la década del año 2000, estas acciones son consideradas como delitos (Ley 599) en el Código Penal colombiano. Práctica que se caracteriza por la “violación de normas aduaneras destinadas a prevenir los intereses fiscales y en el quebramiento del orden jurídico” en el que se perjudica el comercio, la industria nacional (Cusgen, 2005. P. 374, citado en Gonzales, 2008) y en general la sociedad colombiana, pues dicha actividad ilícita se identifica en grandes proporciones y con una seria dificultad para medir sus efectos; aun así, la DIAN (Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de Colombia) estimó para el 2012, que el contrabando representa el 10% de las importaciones nacionales legales del país (Alonso, 2014), perjudicando a los productores nacionales que deben enfrentarse a un difícil panorama de competencia desleal, ante productos con precios bajos que no pagan impuestos (Alonso, 2014).

La mayoría de productos de importación, entran a Colombia por sus puertos marítimos, en los que sobresalen los puertos de Santa Marta y Cartagena, que el 2012 reportaron movimientos de alrededor de 96,2 millones de toneladas con una participación del 63% (La Patria, 2013). Esto representa un reto no solo para el

crecimiento comercial del país, sino también para los sistemas de seguridad que mantienen la legalidad en los puertos marítimos, pues es allí donde los contrabandistas ejercen sus actividades, manteniendo por ejemplo (de acuerdo con declaraciones del Director general de la Policía Fiscal y Aduanera en 2012) que el 69% de armas ilícitas en Colombia ingresen por los puertos marítimos (Ahumada & Arias, 2010). Es por ello que la zonas portuarias como la de Santa Marta, con el fin de dar confiabilidad ante esta problemática y mejorar su competitividad, trabaja en conjunto con las iniciativas de el BASC y la legislación colombiana contra el contrabando con el fin de evitar actividad ilícita.

Por consiguiente, la presente investigación tiene la intención de analizar las medidas que se implementan en el puerto marítimo de Santa Marta, en términos de seguridad provenientes de la cooperación entre el Business Alliance For Secure Commerce (BASC) y el gobierno colombiano y su normatividad. Para desarrollar este objetivo, el escrito se dividirá en tres secciones; la primera, analizará los principales casos de contrabando en el puerto marítimo de Santa Marta en los últimos años; en la segunda, se identificarán los controles y la normatividad actual, para prevenir el contrabando por parte de las autoridades públicas en el puerto marítimo; la tercera, describirá el alcance de las iniciativas de seguridad del Business Alliance For Secure Commerce (BASC), que junto a la normativa y acciones del gobierno colombiano en el puerto de Santa Marta, intentan impedir el ingreso de mercancías ilícitas al Estado.

El problema del contrabando

Pese a los esfuerzos realizados por los diferentes países y organizaciones para mantener un comercio seguro, en los últimos años se ha ido sofisticando el modo de operar del contrabando, presumiéndose éste como medio para ejercer el lavado de activos de organizaciones criminales; y atribuyéndole de igual manera las altas tasas de desempleo, afectación en el producto interno bruto y, la inseguridad, entre otras consecuencias negativas para la sociedad. Es por ello que los gobiernos del mundo han unido fuerzas para combatir estas actividades delictivas, realizando de

esta manera, estrategias de cooperación en pro de un comercio seguro. Estas son conformadas por los agentes que participan en la cadena logística y organismos de control, siendo también partícipes de esta alianza la Asociación Latinoamericana de Logística, la Cámara de Comercio Internacional, la Organización de los Estados Americanos y la Organización Mundial de Aduanas.

De igual manera el comercio internacional, ha sido regulado por políticas comerciales establecidas por los gobiernos participantes, en los intercambios comerciales; dentro de dichas regulaciones éstos comparten la responsabilidad de mantener un comercio seguro, toda vez que se benefician al lograr ingresar y posicionar sus productos en mercados extranjeros, dejando un margen de ganancia importante para los países que mantienen sus relaciones comerciales sanas. Sumado a ello, se creó el Business Alliance For Secure Commerce (BASC), asociación internacional integrada por empresas privadas, entes públicos y organismos no gubernamentales, con el objetivo de ordenar todo lo referente a cargas seguras y fomentar las practicas seguras en el intercambio de mercancías.

Para Colombia gestionar estas iniciativas resulta de gran conveniencia, pues el contrabando deja un gran impacto económico, presentando pérdidas alrededor del 2% del PIB, es decir, un 10% de las importaciones del país, tal como lo indicó el vicepresidente de Gobernanza de la Cámara de Comercio, Jorge Mario Díaz, quien también manifestó en entrevista con la revista Dinero, que “los sectores económicos más afectados por esta actividad, según el funcionario, es el de alimentos, seguido por el sector farmacéutico, hidrocarburos, tabaco, licores, confecciones y aceites, productos que llegan principalmente de los países vecinos e incluso de China.” (Dinero, 2015).

Por lo tanto, Santa Marta que desde los albores del siglo XVII, fue un puerto que prácticamente vivió del contrabando y después de la liberación del comercio a fines del siglo XVIII, indudablemente se convirtió en la principal actividad comercial de la que dependieron sus habitantes (Fisher, 1988); es en la actualidad un puerto que se ha consolidado como uno de los más importantes del país, toda vez que, es el único puerto con aguas profundas, el más cercano de la costa atlántica al centro

del país y el único con ferrocarril. Tanto así, que el presidente del puerto, Mario Suárez Ramírez, informo que: “durante el primer trimestre de 2016, el crecimiento del terminal en su participación en el mercado nacional portuario se situó en un 13%”, “reportó un aumento del 37% en el movimiento de carga en importaciones y exportaciones (incluyendo exportaciones mineras)” (Alto Nivel, 2016). Por lo tanto, resulta de suma conveniencia para el puerto de Santa Marta, combatir profunda y sistemáticamente esta problemática que afecta su funcionamiento, su competencia y su responsabilidad en el desarrollo comercial del país, siendo parte de todas las actividades internacionales que se agrupan para detener el contrabando.

El Neo-institucionalismo como marco teórico

Este proceso de estudio está acompañado por un enfoque como guía analítico y metódico, mostrando el curso de acción desde la Nueva Teoría del Comercio Internacional (Gracia, 2009), tomando como partida, que el propio mercado no puede dar solución a sus fallas, y es por ello que acepta la intervención gubernamental con el fin de resolver las mismas (Maximiliano, 2009). Para adentrarse en el tema y evadir variables que no resulten útiles para la investigación; se tomará entonces el “Neo-institucionalismo” como enfoque de análisis.

Este enfoque no se alimenta de una sola corriente disciplinar, por el contrario, se ha desarrollado desde distintas áreas del conocimiento y a su vez, como un crítico de algunos enfoques como el conductista y de elección racional. Para Losada y Casas (2008), esta herramienta analítica es fuertemente influenciada por numerosos autores, en los que aquí se destacan tres: James Mareh, Johan Olsen y Douglas North. Los dos primeros han persistido con fuerza en las normas, sus funciones y su peso sobre el comportamiento individual (Losada & Casas, 2008); por otro lado, North desde su obra “*Institutions, Institutional change and Economic Performance (1990)*” también expone la relevancia de las instituciones pero aplicado a un entorno enteramente económico (Fuenmayor & Molero, 2003). Por consiguiente, el neo-institucionalismo se enfoca en los contextos económicos, sociales y políticos que afectan e inciden en el comportamiento de la sociedad y los diferentes actores que la componen (Fuenmayor & Molero, 2003); teniendo en cuenta a las instituciones

como organizador estructural de éstos, o sus formas de gobierno. Puesto que las instituciones, poseen la capacidad de reducir la incertidumbre de cooperación y de coordinación, frente a los dilemas que enfrenta la sociedad y quienes la componen (Losada & Casas, 2008) Andrade (2011) coincide con lo anterior cuando afirma que:

Se caracteriza por centrarse en el estudio de más instituciones que la componen y su influencia en la conducta de la sociedad, siendo éstas (instituciones) quienes desarrollan las actividades y en su sentido más abierto, imponen las normas, reglas y costumbres de las relaciones sociales, permitiendo la interrelación entre los individuos... y el rol que representan en la vida política, social y económica (Andrade, 2011).

En este orden de ideas y siguiendo los postulados neo-institucionalistas, estos inciden en que las instituciones son de gran importancia en la política, ya que limitan, restringen, premian y, castigan, las acciones basadas en el interés personal, protegiendo de esta manera el colectivo, haciendo que las instituciones tengan la capacidad de influir en el entorno, cuestión que determina la política. Este modelo le permite a la investigación utilizar desde una perspectiva institucional por un lado, interpretar las medidas existentes y novedosas en pro de la lucha contra actividades comerciales ilícitas; por otro lado, determinar el alcance de éstas evaluando su proceso de desarrollo, su espacio de influencia y la idoneidad de las mismas para su finalidad.

La seguridad multidimensional hacia el comercio internacional

Ya que este trabajo parte desde los lineamientos neo-institucionales, se pretende explicar brevemente la seguridad multidimensional enfocada al comercio internacional, como un complemento teórico institucional dirigido más explícitamente a la problemática tratada en este documento.

Si bien existen diversas variables que hacen parte de la problemática del contrabando, cabe también precisar en mayor medida, que es un asunto de seguridad, desde un punto de vista comercial, hasta económico, político y social. Por lo tanto, partir de un concepto de seguridad que agrupe todas las características

anteriores, es pertinente para indagar sobre la institucionalidad en esta materia que pretende eliminar y controlar este fenómeno presentado.

Los temas que involucran hoy en día el concepto de seguridad, están en un ambiente de mayor reflexión, innovación, debate e investigación, dirigida a todas las disciplinas sociales que pueden influir en la elaboración de políticas públicas estatales y sociales (Rivera, s, f). Más implícitamente la seguridad en América Latina, está tomando un terreno más amplio y discutido:

los análisis sobre seguridad nacional o seguridad ciudadana, los más generalizados, están dejando de ser un terreno exclusivo destinado a la intervención de estamentos militares, policiales, judiciales o de entidades gubernamentales específicas para convertirse cada vez en más en un campo deliberativo donde participan múltiples actores sociales e institucionales; de hecho, resultaría difícil negar que hoy por hoy, algunos ámbitos de la política, la economía y la gestión pública se encuentran profundamente vinculados a los temas de seguridad, porque existen complejas relaciones entre estos campos y porque en ellos intervienen una serie de factores particulares y generales, nacionales como internacionales, que afectan a la población en conjunto (Rivera, s, f. P. 11)

Esta re-conceptualización de seguridad, para autores como Font y Ortega (2002) comienza con la desaparición de la guerra fría y por ende, de la tradición amenazante en los temas exclusivos de la seguridad nacional y cuestiones militares. Por lo cual surge un nuevo panorama que advierte nuevos escenarios amenazantes, que rompen los estudios ortodoxos de seguridad e incluyen algunos otros como los económicos, medioambientales, migratorios, etcétera. Que obligan a innovar en términos estratégicos los planes para enfrentarlos, ya no solo desde el plano militar, sino diplomático, policial, civil y en el ámbito de la cooperación (Font & Ortega, 2002).

Es así como en el 2002, la Asamblea General de la Organización de Estados Americanos, adoptó en Bridgetown un enfoque multidimensional de la seguridad; para el 2003, quedó el concepto definitivamente adoptado en la Conferencia Especial sobre Seguridad en México (Stein, 2009). Allí se declaró la importancia de la seguridad en un ámbito multidimensional:

El fundamento y razón de ser de la seguridad es la protección de la persona humana...Las condiciones de la seguridad humana mejoran mediante el pleno respeto de la dignidad, los derechos humanos y las libertades fundamentales de las personas, así como mediante la promoción del desarrollo económico y social, la inclusión social, la educación y la lucha contra la pobreza, las enfermedades y el hambre...el concepto y los enfoques tradicionales deben ampliarse para abarcar amenazas nuevas y no tradicionales, que incluyen aspectos políticos, económicos, sociales, de salud y ambientales... (Stein, 2009, P. 31)

Además, también se establecieron las nuevas amenazas (véase cuadro N°1) que ponen en alerta a los Estados democráticos de la región, para considerar las estrategias pertinentes en un sistema internacional interdependiente.

Cuadro N°1

Nuevas amenazas y la seguridad multidimensional

Ámbito afectado	Amenaza
<i>Social</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Trata de personas • Problema mundial de drogas • El VIH/SIDA y otras enfermedades
<i>Político</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Terrorismo • Ataques de seguridad cibernética • Delincuencia organizada • Acceso, posesión, y uso de armas de destrucción masiva • Corrupción • Tráfico ilícito de armas
<i>Económico</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Pobreza extrema y exclusión social • Lavado de activos
<i>Ambiental</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Accidentes marítimos de materiales potencialmente peligrosos como: el petróleo, desechos tóxicos y material radioactivo.

	<ul style="list-style-type: none">• Desastres naturales
--	---

Fuente: elaboración propia con base en (Stein, 2009, P. 32).

Ya revisado el concepto, el contrabando, entendido más que como un delito aduanero; un ejercicio al margen de la ley que con el tiempo va adquiriendo nuevas connotaciones y por ende, todos los esfuerzos invertidos para contrarrestarlos, resultan ineficientes y frustrantes (Calvachi, 2002), se propone como otra amenaza que no está muy lejos de las ya mencionadas, pues contiene elementos que afectan las instituciones reguladoras en términos fiscales, aduaneros y de comercio internacional, al igual que puede influir en la economía de mercado nacional de manera negativa, no solo afectando el comercio de bienes de todo tipo, sino originando una problemática de competencia desleal y todo lo que ello implica en la cadena productiva.

Además, no solo contamina el espectro económico, sino también comparte un alto grado de complicidad con la corrupción; *“si bien corrupción y contrabando no son lo mismo, comparten un convivir simultaneo; el uno alimenta el otro, y el otro encuentra en aquel su vía de escape”* (Calvachi, 2002. P. 109). Por otro lado, también se vuelven una ayuda para la realización de otras actividades delictivas, que se camuflan y encuentran en el contrabando el acceso más propicio para sus fines, tal y como coincide en sus argumentos Ruiz (2015) al afirmar que:

El contrabando es un viejo problema con nuevos protagonistas en un mundo globalizado: las Organizaciones Criminales Internacionales (OCI) tienen la capacidad de mover drogas, armas y personas en forma transfronteriza en circuitos internacionales de intercambio utilizando redes y rutas locales controladas por otros grupos delictivos (P. 3).

Por lo tanto, se entiende la cooperación entre el Estado y las organizaciones comerciales privadas nacionales e internacionales, en su iniciativa de trabajo conjuntamente en materia de seguridad comercial, como otro escenario de aplicación de la seguridad multidimensional, considerando el contrabando como una problemática que se involucra interrelacionadamente con las amenazas ya discutidas en el cuadro N°1.

El contrabando en el puerto marítimo de Santa Marta

El puerto marítimo de Santa Marta se encuentra ubicado en el extremo noroccidental de la ciudad. El puerto es el único en la zona que cuenta con aguas profundas lo que influye en la eficiencia del servicio de cargue y descargue, y recibir mercancía proveniente desde todo el mundo. Cuenta con 7 muelles y presta el servicio durante las 24 horas del día, durante todo el año. Ofrece su almacenaje en bodegas y patios dependiendo del material del producto, y es exclusivo en el servicio de ferrocarril en toda la costa atlántica, posibilitando que los servicios logísticos y operacionales de diligencien directamente desde los muelles (Sociedad Portuaria de Santa Marta, 2016). A su vez, este es multipropósito, donde se moviliza carga general, contenedores, carga granel de sólidos, carga granel de líquidos, carga granel de carbón y pasajeros, en los que colaboran 110 operadores para realizar todas las actividades portuarias (Paredes, 2010).

Sin embargo, al realizar todas estas actividades puede que sea proporcionalmente más complicado de controlar, si se trata de retener los productos de contrabando. Y no es para menos, para el 2013, este puerto marítimo se convirtió en el más importante de Colombia, debido a varias razones: perfecciono el almacenamiento de carga refrigerada; aumentó tecnología para los trámites de comercio exterior, y mejoró la atención en materia del servicio al cliente. Por lo que su crecimiento se registró en el 24, 9%, que se debió también a los planes de inversión; dejando como resultado la movilización de 72,4 contenedores por hora y 490 movimientos en 9 horas, un record en operaciones portuarias si se compara con los demás puertos (Legicomex, 2014). Para el primer bimestre de 2016, también se registra que el movimiento de cargas creció un 37%, respecto al cierre de 2015 con una movilización de 1,7 millones de toneladas; sumado a ello, se prevé otro plan de inversiones por el orden 127, 4 millones de dólares para ampliar, mejorar y tecnificar el puerto (Torres, 2016). Por consiguiente, en el transcurso del tiempo las medidas de seguridad también deben ser proporcionales al reto que representa el contrabando, y más si es constante el crecimiento del movimiento de carga en la terminal marítima, y con planes de innovación para mejorar los procesos logísticos.

El fenómeno del contrabando aunque estudiado y regulado normativamente, no tiene formas precisas de medirlo por su actividad compleja en los puertos (como se mencionó anteriormente), y causa mayor dificultad si están apoyadas por redes corruptas que contribuyen al mantenimiento y profundización de éste. Pero para tener una idea que refleje esto, se pueden identificar algunos casos, en los que se han interceptado estas actividades ilícitas por las autoridades en el puerto marítimo de Santa Marta (ver cuadro N° 2)

Cuadro N°2

Algunos casos de contrabando en los últimos años en el puerto de Santa Marta

AÑO	PRODUCTOS	VALOR ESTIMADO
1997	No registra	14 millones de pesos
1997	Calzado, textiles, confecciones, perfumes, cigarrillos, motos, whisky, teléfonos, ventiladores, monitores de computador, casetes, cable para TV, vehículos.	12.137 millones de pesos
1998	No registra	1.300 millones de pesos
1998	Autopartes, llantas de segunda, ropa, licores, cigarrillos.	2.500 millones de pesos
1998	Repuestos usados (rines, motores, transmisiones, ejes, llantas, compresores de aire).	3.385 millones de pesos
2001	Motores, repuestos, vehículos, autopartes.	700 millones de pesos

2011	Calzado para niños	37 millones de pesos
2012	Whisky, vodka, espuma para cabello, perfumes, confecciones.	1.000 millones de pesos
2015	No registra	2.337 mil millones de pesos
2015	CD'S, reproductores de DVD, radios, material de ferretería, grabadoras, juegos de video, lámparas, relojes, planchas, licuadoras, máquinas de afeitar	2.337.043.458 millones de pesos.
2016	Cigarrillos y textiles	375 millones de pesos

Fuente: elaboración propia con base en documentos de prensa del El Tiempo (1997,1997, 1998,1998, 1998, 2001,2012); DIAN (2011, 2015); El País (2015); Radio R. (2016)

Lo anterior, son algunos casos de contrabando para mostrar los productos que entran al mercado nacional y un valor estimado, que traen consigo una serie de consecuencias. La dificultad que conlleva medir en el contrabando, hace que los casos a estudiar sean en los que las autoridades fiscales y de aduanas, logran descubrir. Por lo quizá, el problema sea más delicado de lo que parece, pues ¿Cuántos contenedores que ingresan diariamente al país, tendrán productos de contrabando realmente? ¿Cuáles de ellos serán una vía para ingresar no solo bienes de consumo, sino cocaína, armas, u otros elementos más peligrosos? Estos interrogantes son argumentos de peso, para que las medidas de seguridad para la lucha contra esta actividad ilegal sean innovadoras, pertinentes y con una inversión de recursos constante. Pues el contrabando es enemiga de la industria nacional (acostumbrando a la población a comparar productos baratos sin regulación sobre su calidad y procedencia), tal y como lo sostiene la Secretaría de Desarrollo Económico de Bogotá:

Aunque son varias las actividades económicas afectadas por este problema, el sector manufacturero y agropecuario son de los más golpeados; precisamente esta primera actividad ha encontrado en las importaciones un fuerte competidor en el mercado interno, y sumado a esto, sectores industriales tan importantes como los textiles, confecciones, calzado, marroquinería, como también las bebidas, entre otros, han encontrado un segundo competidor como lo es el contrabando, siendo entonces una competencia ilegal que está deteriorando la industria nacional (P. 1)

Además también se afectan las finanzas (el contrabando se estima que representa el 2% del Producto Interno Bruto) y la seguridad del Estado, al ser el contrabando un camino para el lavado del dinero del narcotráfico (El país, 2013; Dinero, 2015).

La normatividad y los controles para combatir el contrabando

Este apartado, se identifican los principales controles y normas reguladoras para combatir el contrabando, de esta forma se podrá indagar sobre las acciones estatales para la lucha contra el contrabando en puerto de Santa Marta. Se pueden dividir los controles en “campañas” y acciones ejecutivas; y la normatividad en leyes, decretos y modelos. Estos son redactados y ejecutados por la organizaciones competentes como la DIAN, La Policía Fiscal y Aduanera (POLFA), la Policía Nacional, el Gobierno Nacional y el Congreso de la República.

En los casos de los controles y acciones ejecutivas, se pueden evidenciar ilustrar algunos casos como “campañas”, que son operativos inesperados que se realizan en los puertos, en busca de mercancías ilícitas. En el 2011, se realizó una campaña que tenía por nombre “Navidad sin sorpresas”, en el que dio por resultado la interceptación de 5 contenedores en el puerto samario que provenían de Panamá. Estos contenían mercancía ilícita, en el que dos contenedores no tenían los productos declarados, al que se le llama “contrabando abierto” (Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, 2011). Otro ejemplo de estas campañas tuvo lugar en 2016 bajo el nombre de “Quiere tu país, compra legal”, en el que no solo se limitaron a un mayor control aduanero, tributario y cambiario, sino se extendió a la población del departamento del magdalena, con el apoyo de instituciones públicas y privadas como Fenalco, La Cámara de Comercio, FITAC, Universidades y Colegios, en el que de promovió la compra de mercancías legales y rechazar el

contrabando. Esto también ha dejado la aprehensión de 5 mil millones de pesos en contrabando y la captura de 7 personas por este delito (Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, 2016). En cuanto a acciones ejecutivas, se puede mostrar el aumento de auditores promocionado por el gobierno nacional, para fortalecer la presencia de la DIAN en las terminales marítimas colombianas; de acuerdo con el Director Nacional de la institución Santiago Rojas, de 900 auditores autorizados en 2016, 15 o 20 sean enviados a la Sociedad Portuaria de Santa Marta, y con el tiempo se posibilite la aparición de más auditores y así, afrontar con mayor fuerza el comercio ilegal (Hoy Diario del Magdalena, 2016).

Por otro lado, se encuentran las normas que regulan el comercio exterior y así mismo estipulan la lucha contra el contrabando. Entre estas se pueden encontrar encontrar la Ley 1762 de 2015 o “ley anticontrabando”; el nuevo Estatuto Aduanero (Decreto 390 de 2016); el Modelo de Administración del Riesgo de Lavado de Activos, Financiación del Terrorismo y Contrabando, para el Sector del Comercio Exterior y el Decreto 2155 de 2014 donde se dictan estándares para el uso de la tecnología en la inspección en las instalaciones portuarias.

Ley 1762 de 2015 o ley anticontrabando

Esta acción legislativa proveniente del Congreso de la República, es una ley que actualiza y promueve las normas que son necesarias para prevenir, controlar y sancionar el contrabando, fortaleciendo la capacidad institucional e instaurando herramientas o medios para las personas que tenga alguna relación con este delito sean sancionadas por las autoridades competentes (Congreso de Colombia, 2015). En pocas palabras, la ley fortalece las instituciones que regulan el contrabando; propone esquemas para intercambiar información entre las instituciones, involucra a la Unidad de Información y Análisis Financiero (UIAF) en los temas de contrabando, comités transversales y generación de políticas anticontrabando; refuerza el régimen sancionatorio agravándolo en materia de impuesto al consumo; impone penas más graves por los delitos relacionados con esta actividad ilegal, propone jueces especializados en este delito, sanciones de cierre de

establecimientos, y anulando registros de contribuyentes que no se hagan responsables de sus obligaciones tributarias y sanitarias (La República, 2015).

Decreto 390 de 2016 “nuevo Estatuto Aduanero”

Este decreto en donde se expide el nuevo Estatuto Aduanero, aparece como producto de la necesidad de armonizar la regulación aduanera con la cooperación internacional, en recomendación de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico y la Comunidad Andina, y el deseo del Gobierno Nacional, para avanzar en temas de sistematización de procesos aduaneros; adaptar los controles fiscales a la realidad que presenta el país y en concordancia con las tendencias actuales del derecho, y por el último, en palabras del Consejo Superior de Comercio Exterior: impulsar eficaz y estratégicamente la lucha contra el contrabando (Ministerio de Hacienda y Crédito Público, 2016).

Esta nueva reglamentación traerá consigo una movilización más rápida de las importaciones y exportaciones, menos costos de comercialización, y mayor fiscalización y control sobre las actividades ilícitas en estos procesos (Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, 2016), considerando que:

Se trata de una (sic) aspecto fundamental en el nuevo Estatuto Aduanero, dado que se moderniza este proceso al propiciar el cumplimiento voluntario de las obligaciones, a través de la gestión persuasiva, contrarrestar el fraude, el comercio ilícito y la violación a los derechos de la propiedad intelectual. Así se garantiza la satisfacción de las obligaciones a cargo de los diferentes actores del comercio internacional (P. 17).

Modelo de Administración del Riesgo de Lavado de Activos, Financiación del Terrorismo y Contrabando, para el Sector del Comercio Exterior

Este modelo, es un diseño estratégico que proviene de los acuerdos de cooperación suscritos entre la DIAN y la Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), que posee puntos concretos de acción en dos frentes: el fortalecimiento institucional en sectores especializados; y la coordinación interinstitucional para la promoción de buenas prácticas.

Para lograr esto, la DIAN como ente regulador y supervisor toma el modelo como una guía táctica para posibilitar y apoyar en los sectores de fácil acceso (principalmente usuarios del comercio exterior), para que cumplan con la normatividad internacional y nacional en materia de gestión de riesgos y contrabando: a través de una metodología divulgativa que se reduce a instructivos, circulares, u otras formas para implementar estas medidas.

Por consiguiente el modelo no solo sirve para implementar medidas a partir de las organizaciones con autoridad reguladora, sino también para que desde los clientes, empresarios, etcétera, tomen en cuentas recomendaciones para que sus empresas o transacciones comerciales, se vean afectadas por los riesgos del lavado de activos, el terrorismo y especialmente el contrabando (UNODC & DIAN, 2016).

Decreto 2155 de 2014 “escáner de revisión”

Como lo define el Artículo N° 1, el objetivo del decreto está dirigido a definir y autorizar los estándares unificados de tecnología de los equipos de inspección no intrusiva, que entraran a operar en los nodos de transferencia de comercio exterior, para que de manera más innovadora y profunda, de detecte mercancía de contrabando, el tráfico de divisas, estupefacientes y el comercio ilegal de armas, a su vez se crea la Comisión Intersectorial para la implementación y seguimiento de los Sistemas de Inspección No Intrusiva (Presidencia de la República, 2014)

Estas innovaciones tecnológicas, resultan para el Ministerio de Comercio y para la DIAN, un avance de gran importancia que se ha intentado implementar desde hacía tiempo. Argumentan que los puertos contarán con un número determinado de escáner (con una inversión de 35 millones de dólares) dependiendo de las operaciones que se realicen en cada uno de ellos. Cada dispositivo está en la capacidad de revisar 150 contenedores por hora. Con esta herramienta se mejora la competitividad del país, (Business Alliance For Secure Commerce , 2016) y a su vez se actualiza las plataformas logísticas de las terminales (La República, 2015).

Iniciativas de seguridad de la Business Alliance For Secure Commerce (BASC) en el Puerto de Santa Marta.

La Alianza Empresarial para un Comercio Seguro (Business Alliance For Secure Commerce, BASC), es una organización mundial de programas de cooperación para fomentar el comercio seguro en una época global e interdependiente. En donde su objetivo principal es el de mantener los procesos de comercio exterior, seguro y libres de cualquier actividad ilícita y a su vez, promover y facilitar los procesos aduaneros. En esta organización participan tres sectores fundamentalmente: el privado, que está compuesto por todas aquellas empresas o empresarios que activamente participan el comercio exterior; los organismos públicos, que lo configuran todas las instituciones administrativas de aduanas, departamentos de control, organizaciones antinarcoóticos, autoridades portuarias, entre otros, de la mayoría de países de América Latina junto a Estados Unidos; y por último, organizaciones internacionales tales como: la Organización Mundial de Aduanas, la Organización de Estados Americanos, la Asociación Americana de Exportadores e Importadores, Maritime Security Council – MSC, UNODC, la Cámara de Comercio Internacional, la Cámara Americana de Comercio, entre varias empresas más (Business Alliance For Secure Commerce , 2016).

La organización cuenta con un equipo de trabajo en cada país, ciudad, puerto, etc, que está suscrito a ésta, y que debe contar con unos requisitos mínimos de afiliación; además, será beneficiario de las actividades que realiza la organización para conseguir los objetivos propuestos (vea gráfico N° 1) que este trabajo entiende como “iniciativas de seguridad”. Junto a otras políticas en las que se destacan la realización de auditorías internas y externas, para tener un mayor nivel de profundidad, en las operaciones transparentes, de todas las partes que hacen parte, y por ende, deben estar certificadas y recertificadas periódicamente por la BASC, posterior a su aceptación como miembro (Business Alliance For Secure Commerce, 2014)

Gráfico N°1

Tipos de iniciativas de seguridad de la BASC para promover el comercio seguro



Fuente: Elaboración propia con base en (Business Alliance For Secure Commerce , 2016)

Mediante estas actividades, esta organización trabaja de manera mancomunada con los organismos públicos, las empresas privadas u empresarios y las organizaciones internacionales. A sí mismo, los puertos hacen parte de la organización y por ende, realizan estas actividades y están sometidas a las políticas que establecen las BASC para el desarrollar el comercio seguro.

La BASC y el puerto marítimo de Santa Marta

Desde hace varios años, el BASC viene implementando las actividades anteriormente mencionadas, en su propósito por promover los procedimientos u actividades de comercio exterior de la manera más fácil, controlada y segura.

Muchas de sus actividades apuntan temáticas específicas como la formación de auditores internos, capacitaciones para detectar mercancía ilícita como cocaína, materiales que tengan relación con éste, elementos explosivos, entre otros aspectos. Con los cuales implícitamente también están incluidos los temas respecto al contrabando no solo limitándose a lo referente con productos que no están legalmente y fiscalmente diligenciados, sino a los materiales prohibidos por la ley¹. Para tener un referente de las iniciativas realizadas por el BASC, en el cuadro N° 3, se identificarán y describirán algunas de las actividades para la Sociedad Portuaria samaria y a otras empresas asociadas a el BASC Santa Marta, que finalmente benefician la seguridad en la terminal marítima de la ciudad, en contribución a la lucha contra todas aquellas variables que contaminan los procesos del comercio exterior (Narcotráfico, contrabando, lavado de activos, entre otras).

Cuadro N° 3

Algunas iniciativas de seguridad desarrolladas por la BASC para, y por la Sociedad Portuaria de Santa Marta en los últimos años

Tipo de iniciativa	Año	Temática	Beneficiarios
Capacitación	2016	Técnicas de Inspección: seguridad de la carga (detección de mercancías peligrosas, detección de robos, pérdidas, etcétera)	No registra
Programa de formación	2016	Formación de auditores internos en las normas y estándares de la BASC v4-2012 para realizar auditorías internas en sus respectivas organizaciones	No registra

¹ Cabe resaltar que la BASC – Colombia aparte de estas actividades, participa en asesoría con otros Organismos en la elaboración de información, con respecto a los riesgos del comercio exterior. Un ejemplo de ellos es su participación en la elaboración del Modelo de Administración del Riesgo de Lavado de Activos, Financiación del Terrorismo y Contrabando, para el Sector del Comercio Exterior.

Charla de sensibilización	2015	Charla de sensibilización de BASC, frente al consumo de sustancias psicoactivas	Personal de la Sociedad Portuaria de Santa Marta (70 personas)
Auditoría	2014	Auditoría para que da como resultado recertificación BASC, en cumplimiento con las normas establecidas por la World BASC Organization.	Sociedad Portuaria Santa Marta
Capacitación	2014	Prevención frente al lavado de activos	Sociedad Portuaria de Santa Marta (99 personas)
Capacitación	2014	Prevención frente al lavado de activos	SMITCO S.A
Jornada de sensibilización	2014	Sensibilización frente al sistema de gestión, control y seguridad BASC.	C.I Técnicas Baltime de Colombia S.A
Capacitación Virtual	2013	Identificación de Carga ilícita	No registra
Capacitación virtual	2013	Mercancías peligrosas	No registra
Capacitación In House	2013	Acciones correctivas, preventivas y de mejora.	No registra
Charla de prevención	2013	Charla en el área de prevención por la policía antinarcóticos Regional 8.	C.I Bana Rica S.A
Charla de sensibilización	2013	Charla en el área de prevención y sensibilización BASC.	C.I Tecbaco S.A
Comité	2012	Comité de Buenas Prácticas para exportadores	Sociedad Portuaria de Santa Marta-CI TEQUENDAMA S.A-C.I UNIBAN S.A-C.I TERLICA S.A
Programa de formación	2012	Formación de auditores internos	No registra

		BASC versión 4.2011	
Programa de actualización	2012	Programa de actualización para auditores internos, en la interpretación de la nueva norma BASC.	No registra
Capacitación	2011	Metodología de gestión de riesgos, enfocada a los estándares BASC	No registra

Fuente: Elaboración propia con base en los boletines informativos de la BASC –Colombia (2016, 2015, 2014, 2013, 2012, 2011).

Como se puede contemplar, el anterior cuadro muestra las iniciativas de seguridad desde varios puntos de acción. En los que también se puede apreciar la interacción de las organizaciones públicas del Estado con el BASC. Cabe resaltar, que las iniciativas descritas aunque no se limitan únicamente al perfeccionamiento del control y la seguridad, para la prevención de mercancías ilícitas, si hace parte importante en el proceso general de las actividades comunes del comercio exterior, en la que implícitamente se lucha contra el contrabando. El proceso de inspección de la mercancía en el puerto samario, surge de la siguiente manera: se debe hacer el registro único de comercio exterior; luego presentar la documentación ante el operador portuario; seguido de ello se debe presentar documentación ante la Policía Antinarcóticos (P.A) y el SMITCO; posteriormente se procede a inspeccionar la mercancía por la P.A y demás autoridades como la DIAN, ICA, INVIMA, etcétera; se prosigue al embarque de la mercancía (BASC, 2012). Con ello se quiere precisar que las iniciativas de seguridad que promueve el BASC, a su vez inciden en la preparación especializada de cada uno de los procesos de inspección, por lo que es un gran avance en materia de control y seguridad para prevenir los riesgos del comercio internacional, y especialmente en las amenazas más relevantes como el narcotráfico, el contrabando, y la financiación del terrorismo.

Conclusiones

Este escrito realizó un análisis del problema del contrabando a grandes rasgos y específicamente en el puerto marítimo de Santa Marta. También identificó y describió normas y controles nacionales para combatir esta actividad ilícita, y al final, hizo un recorrido analítico sobre las iniciativas de seguridad propuestas y ejecutadas por el Bussines Alliance For Secure Commerce (BASC) en el puerto marítimo y en las empresas que hacen parte del proceso comercial y están adscritas a el BASC, que terminan beneficiando la terminal de carga en el puerto.

De ello se pueden hacer varias apreciaciones: en primer lugar persiste un dilema sobre como estudiar el contrabando, y por lo tanto sigue siendo un gran obstáculo para elaborar estrategias más eficientes para erradicar esta problemática. Y no es un tema que deba subestimarse, pues aunque se invierta grandes sumas de dinero, personal, capacitaciones, instituciones y tecnología, sigue siendo insuficiente ante los retos que representa las redes de corrupción, mafias, rutas y otros factores que desde el contrabando se moderniza.

En segundo lugar, se sobresalta la importancia que representa para el Estado Colombia crear normas que estén a la altura de las dificultades que representa combatir el contrabando, no solo desde el punto de vista normativo comercial, sino también administrativo, penal y tecnológico. Lo cual fundamenta nuevas herramientas para las autoridades competentes, con las que pueden diseñar políticas más ofensivas contra la actividad ilegal en los puertos aéreos, marítimos y terrestres.

En tercer lugar, la labor que viene promoviendo el BASC por un comercio más eficiente, transparente y seguro, en el área de comercio exterior de la ciudad de Santa Marta, es de gran apoyo para las autoridades que combaten el contrabando allí. Ya que no solo persiste en innovadoras iniciativas de seguridad y control sobre los procedimientos mercantes, sino también se incorpora en los procesos a partir de los sectores empresariales, como otro campo en el que desarrollar normas y controles en el que más que una imposición institucional, es una estrategia de sensibilización para la lucha voluntaria contra los riesgos y amenazas persistentes

en el círculo del comercio exterior. En cooperación con organismos como la DIAN, la Policía de Aduanera y Fiscal, la Policía Antinarcoóticos, las sociedades portuarias, y otras organizaciones internacionales, el BASC imprime nuevos aires para enfrentar estas amenazas, ya no solo desde la nominalidad de las leyes, sino desde las capacitaciones, elaboraciones de modelos, formación de personal técnico, promoción de alianzas interinstitucionales, entre otros, entre los organismos públicos y privados, que fortalecen los escenarios para la lucha contra el contrabando en la medida que transcurre el tiempo. Por cual, no se puede establecer de manera tajante que estas políticas sean exitosas o un rotundo fracaso, pero se puede diagnosticar preliminarmente, que el desarrollo cooperativo institucional se va viendo más fuerte, y por consiguiente la construcción de un escenario donde se controle el contrabando no es imposible.

REFERENCIAS

- ✓ Ahumada, P., & Arias, M. (2010). Universidad del Rosario. Obtenido de Portal Informativo de Periodismo y Opinión Pública: <http://www.urosario.edu.co/Plaza-Capital/Nacion/EI-69-del-trafico-de-armas-que-ingresa-al-pais-pro/>
- ✓ Alonso, J. (10 de 09 de 2014). Contrabando, un problema prioritario. Portafolio.
- ✓ Alto Nivel. (06 de JUNIO de 2015). ALTO NIVEL. Obtenido de ALTO NIVEL: <http://www.altonivel.com.mx/51340-etica-para-empresas-6-lecciones-de-savater.html>
- ✓ Andrade, J. E. (10 de 11 de 2011). Gestipolis. Obtenido de <http://www.gestipolis.com/el-neoinstitucionalismo/>
- ✓ BASC. (17 de agosto de 2016). Normas y reglamentaciones. Obtenido de Business Alliance For Secure Commerce.: <http://www.wbasco.org/espanol/iniciativas.htm>
- ✓ Business Alliance For Secure Commerce. (14 de septiembre de 2016). Qué es la BASC. Obtenido de <http://www.basccolombia.org/basc-colombia.html>
- ✓ Bussines Alliance For Secure Commerce. (20 de agosto de 2014). Reglamento para afiliación y certificación. Obtenido de <http://www.bascbogota.com/es/archivos/R-003-4.pdf>
- ✓ Calvachi, R. (2002). Los delitos aduaneros: el contrabando. Obtenido de file:///C:/Users/Estudiante/Downloads/Los_delitos_aduaneros.pdf
- ✓ Congreso de Colombia. (06 de julio de 2015). Ley Anticontrabando. Obtenido de Ley 1762 de 2015: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=62272>
- ✓ Congreso Nacional de Colombia. (16 de agosto de 2016). Obtenido de Ley 1762 de 2015: <http://wp.presidencia.gov.co/sitios/normativa/leyes/Documents/LEY%201762%20DEL%2006%20DE%20JULIO%20DE%202015.pdf>

- ✓ Dinero. (07 de junio de 2015). ¿El contrabando desangra la economía colombiana? Obtenido de <http://www.dinero.com/pais/articulo/impacto-economico-del-contrabando-colombia/210736>
- ✓ Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (07 de Marzo de 2016) Beneficios del nuevo Estatuto Aduanero. Obtenido de: http://www.dian.gov.co/descargas/EscritosComunicados/2016/17_Comunicado_de_prensa_07032016.pdf
- ✓ Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (30 de Noviembre de 2011) DIAN seccional santa marta evita ingreso de mercancía de contrabando. Comunicado de prensa. Obtenido de: http://www.dian.gov.co/descargas/EscritosComunicados/2011/DIAN_Santa_Marta_Evita_Ingreso_Contrabando.pdf
- ✓ Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. (13 de noviembre de 2015). Aprehensión de mercancía en el puerto de Santa Marta. Obtenido de <http://www.dian.gov.co/dian/12SobreD.nsf/comunicados?openview>
- ✓ Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. (19 de abril de 2016). En Santa Marta, DIAN y POLFA, lanzan campaña anticontrabando. Obtenido de Comunicado de prensa: http://www.dian.gov.co/descargas/EscritosComunicados/2016/53_Comunicado_de_prensa_19042016.pdf
- ✓ Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. (23 de junio de 2011). Dian aprehende calzado por más de 37 millones en Santa Marta. Obtenido de <http://www.dian.gov.co/dian/12SobreD.nsf/comunicados?openview>
- ✓ El País. (13 de marzo de 2013). Efectos del contrabando. Obtenido de <http://www.elpais.com.co/elpais/opinion/molino/anonimo/efectos-contrabando>

- ✓ El País. (17 de noviembre de 2015). El contrabando en Colombia no da tregua. Obtenido de ElPais.com.co: www.elpais.com.co/elpais/economia/noticias/contrabando-colombia-no-da-tregua
- ✓ El Tiempo. (01 de diciembre de 1998). Contrabando:. Obtenido de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-819370>
- ✓ El Tiempo. (12 de diciembre de 2001). Mercancía de contrabando. Obtenido de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-723596>
- ✓ El Tiempo. (19 de diciembre de 1997). Decomisan contrabando por \$ 12.137 mil millones. Obtenido de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-695446>
- ✓ El Tiempo. (19 de diciembre de 1997). Dian busca 40 contenedores con contrabando.
- ✓ El Tiempo. (22 de julio de 1998). DIAN decomisó mercancías por \$2.500 millones. Obtenido de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-826674>
- ✓ El Tiempo. (25 de junio de 1998). Suscriben una alianza contra el contrabando. Obtenido de www.eltiempo.com/archivo/documento/MANAM-817505
- ✓ El Tiempo. (9 de febrero de 2012). Decomisan Whisky y confecciones de contrabando en Santa Marta. Obtenido de www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-11095505
- ✓ Fisher, J. R. ((1988)). The Effects of Comercio Libre on the Economies of New Granada and Perú: A. Ediciones Uniandes, Pp. 45-68;
- ✓ Font, T., & Ortega, P. (2012). Seguridad Nacional, Seguridad multidimensional, Seguridad humana. Papeles de Relaciones Ecosociales y Cambio Global N° 119, 161-172.
- ✓ Fuenmayor, J., & Morelo, L. (2003). Análisis crítico de la obra de Douglas North: El anarquismo de la ciencia de Paul Feyerabend. Cinta Moebio: 17, 108-131.

- ✓ Gonzales, S. (2008). Pasado y presente del contrabando en la Guajira, aproximaciones al fenómeno de la ilegalidad en la región. Bogotá-Colombia: Universidad del Rosario.
- ✓ Gracia, M. (2009). La nueva teoría del comercio internacional en la pos-modernización de la economía global. Vol. 37 N° 37, 19 - 22.
- ✓ Hoy Diario del Magdalena. (12 de abril de 2016). Naviera japonesa anuncia su llegada al puerto samario. Obtenido de Ciudad: <http://www.hoydiariodelmagdalena.com.co/noticias/ciudad6554.html>
- ✓ La Patria. (13 de abril de 2013). Puertos Marítimos siguen con peso en comercio exterior. La patria.
- ✓ La República (24 de enero de 2015) Instalación de escáneres para revisar mercancías arrancará en 10 puertos. Obtenido de: http://www.larepublica.co/instalaci%C3%B3n-de-esc%C3%A1neres-para-revisar-mercanc%C3%ADas-arrancar%C3%A1-en-10-puertos_212491
- ✓ La República. (06 de agosto de 2015). Ley Anticontrabando, una realidad esperada en Colombia. Obtenido de http://www.larepublica.co/ley-anticontrabando-una-realidad-esperada-en-colombia_286136
- ✓ Legicomex. (16 de enero de 2014). El puerto de Santa Marta se convirtió en terminal marítimo más importante de Colombia. Obtenido de <http://www.legiscomex.com/BancoConocimiento/S/santamarta-terminal-maritimo-importante-colombia-actualizacion/santamarta-terminal-maritimo-importante-colombia-actualizacion.asp?CodSubseccion=473&numarticulo=&CodSeccion=205>
- ✓ Maximiliano, G. H. (2009). La Nueva Teoría del Comercio Internacional en la pos-modernización de la economía global. Temas de Ciencia y Tecnología, 19-22.

- ✓ Ministerio de Hacienda y Crédito Público. (07 de Marzo de 2016). Decreto 390 de 2016. Obtenido de http://www.mintic.gov.co/portal/604/articles-14747_documento.pdf
- ✓ Paredes, Y. (2010). La logística portuaria. Bogotá: Súper Intendencia de Puertos y Transporte.
- ✓ Presidencia de la República. (25 de octubre de 2014). Decreto N° 2155 de 2014. Obtenido de Dirección General Marítima: <https://www.dimar.mil.co/content/decreto-2155-de-2014>
- ✓ Radio Rodadero. (02 de marzo de 2016). Magdalena, el departamento del caribe donde las autoridades policiales incautaron mayor número de mercancía de contrabando. Obtenido de www.radiomagdalena1420am.com
- ✓ Rosales, O. (2009). La globalización y los nuevos escenarios del comercio internacional. Revista Cepal 97, 77-95.
- ✓ Ruiz, G. (2015). Rutas fronterizas del contrabando en Ecuador. Perfil Criminológico, 3-6.
- ✓ Secretaria de Desarrollo Económico. (2015).Cómo afecta el contrabando a la economía bogotana? Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá.
- ✓ Sociedad Portuaria de Santa Marta. (15 de agosto de 2016). Puerto de Santa Marta, Sociedad Portuaria. Obtenido de <http://www.spsm.com.co/>
- ✓ Stein, A. (2009). El concepto de seguridad multidimensional. Centrales, 31-37.
- ✓ Torres, O. (14 de marzo de 2016). Puerto de Santa Marta creció un 37% en movimiento de carga. Obtenido de El Heraldo: <http://www.elheraldo.co/economia/puerto-de-santa-marta-crecio-un-37-en-movimiento-de-carga-248652>

- ✓ UNDOC & DIAN. (18 de agosto de 2016). Modelo Administrativo de Riesgo de Lavado de Activos, Financiación del Terrorismo y Contrabando, para el Sector del Comercio Exterior. Obtenido de Exterior:
<http://www.dian.gov.co/contenidos/servicios/publicaciones.html>
- ✓ UNDOC, & DIAN. (18 de agosto de 2016). Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. Obtenido de Modelo de Administración del Riesgo Comercio Exterior:
<http://www.dian.gov.co/contenidos/servicios/publicaciones.html>
- ✓ Vélez, F. (s.f.). Estudio introductorio, Seguridad multidimensional en América Latina. FLACSO Ecuador, 11-33.