Articulación de la norma internacional BASC con otras normas aplicables a la protección de infraestructuras críticas con enfoque portuario, para garantizar eficientes operaciones de comercio internacional en Colombia

Alumno: Alexander Bonilla Velázquez

Código: 0801090

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE RELACIONES INTERNACIONALES ESTRATEGIA Y SEGURIDAD
PROGRAMA DE ADMINISTRACION DE LA SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL
BOGOTÁ D.C.

Articulación de la norma internacional BASC con otras normas aplicables a la protección de infraestructuras críticas con enfoque portuario para garantizar eficientes operaciones de comercio internacional en Colombia

Ensayo presentado como requisito para obtener el título de:

Administrador de la Seguridad y Salud Ocupacional

Alexander Bonilla Velázquez
Ensayo Opción de Grado

Javier Hernando Conde Mesa

Director Académico

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE RELACIONES INTERNACIONALES ESTRATEGIA Y SEGURIDAD
PROGRAMA DE ADMINISTRACION DE LA SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL
BOGOTÁ D.C.

RESUMEN

Partiendo de la idea de mejorar la seguridad del comercio internacional y con el fin de demostrar la importancia de garantizar la protección y prevención de las infraestructuras críticas, se llevan a cabo esquemas de seguridad dinámicos que permiten trabajar de manera conjunta con todas las partes interesadas. Para el tema puntual de Colombia, y tras realizar una verificación a la normatividad vigente en temas de seguridad y defensa nacional, se evidencian falencias normativas por las que se han identificado y protegido estructuras críticas portuarias en Colombia a pesar de la problemática de seguridad y conflicto interno por la que atraviesa el país hace más de cincuenta años.

El constante crecimiento de alianzas estratégicas como los tratados de libre comercio llevan a Colombia a garantizar la protección de infraestructuras críticas portuarias, por esta razón el presente ensayo tiene como fin realizar un análisis a la norma internacional BASC[1] para la protección de infraestructuras críticas de la cadena de suministro del comercio internacional. En concordancia, este documento se centrará en el estudio de las principales infraestructuras críticas portuarias del país, indispensables para garantizar el comercio internacional seguro, y que a su vez previenen las afectaciones por temas de narcotráfico, terrorismo, contrabando y lavado de activos.

Palabras clave: Comercio internacional, infraestructura crítica, protección de instalaciones, estándares internacionales, contrabando, lavado de dinero, terrorismo, narcotráfico, BASC, seguridad y defensa nacional.

---

1. Las siglas BASC en inglés significan Business Alliance for Secure Commerce. Se trata de una alianza empresarial internacional que incentiva y promueve un comercio seguro en cooperación con los diferentes gobiernos y organismos Internacionales.

ABSTRACT

Proceeding from the idea of improving the security of international trade, in order to highlight the importance of ensuring the protection and prevention of critical infrastructures, dynamic security schemes are put in place to work together with all stakeholders. On the specific issue of Colombia, and following a review of current legislation on matters of national security and defense, there are normative shortcomings that make it possible to identify and protect critical structures in Colombia despite the problems of security and internal conflict that the country has been going through for more than 50 years.

The constant growth of strategic alliances such as free trade agreements lead Colombia to guarantee the protection of critical integral infrastructures, for this reason this test aims to integrate the international BASC standard for the protection of critical infrastructure in the supply chain of international trade. In this regard, the present document focuses on the study of the country's critical port infrastructure, which is essential to ensuring safe international trade, preventing drug trafficking from affecting the country, terrorism, smuggling and money laundering.

Keywords: International trade, critical infrastructure, protection of facilities, international standards, smuggling, money laundering, terrorism, drug trafficking, BASC, security and national defense.

Tabla de contenido

INTRODUCCIÓN **1**

DESARROLLO **3**

INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS, ESTRATÉGICAS Y CRÍTICAS DEL ESTADO COLOMBIANO .. 3

Objetivos e intereses nacionales. *5*

Objetivos estratégicos. *5*

Líneas de Política. *5*

Puerto de Cartagena 8

Puerto de Buenaventura 9

La norma BASC y su relación con el comercio internacional. *10*

Integración de la norma BASC con las infraestructuras críticas. *12*

Mapa de procesos del puerto de Cartagena. *17*

CONCLUSIONES **24**

RECOMENDACIONES **26**

REFERENCIAS **27**

GLOSARIO **31**

ANEXOS **33**

Lista de tablas

Tabla 1. Movimiento portuario en TEU por puerto y zona portuaria de Colombia... 8

Tabla 2. Certificados de normas internacionales 16

Tabla 3. Análisis donde se articula conceptual y normativamente la importancia de la aplicación de la norma BASC y su interacción con otras normas 20

Tabla de gráficos

Gráfico 1. Mapa de procesos del puerto de Cartagena 17

Gráfico 2. Procesos misionales 18

Gráfico 3. Procesos de apoyo 19

Introducción

La norma internacional Business Alliance for Secure Commerce (BASC), según los sistemas de gestión, el comercio internacional y los sectores relacionados, se ha consolidado como modelo mundial de los programas de cooperación en cuanto a comercio internacional se refiere, gracias a la asociación exitosa entre el sector empresarial, aduanas, gobiernos y organismos internacionales que lograron fomentar procesos y controles seguros (World BASC Organization, 2017).

La cooperación se fundamenta principalmente en un intercambio permanente de experiencias, información y capacitación, lo que les ha permitido a las partes incrementar sus conocimientos y perfeccionar sus prácticas en un esfuerzo por mantener las compañías libres de cualquier actividad ilícita, a su vez, facilitar los procesos aduaneros de las mismas.

Está constituido como una organización sin ánimo de lucro, con la denominación 'World BASC Organization' bajo las leyes del estado de Delaware, Estados Unidos de América. La iniciativa BASC refleja el compromiso de las empresas por mejorar las condiciones de su entorno, pero también contribuye a desalentar fenómenos que perjudican los intereses económicos, fiscales y comerciales del país (BASC Colombia, 2017, p.2). Este tema es de alta importancia para el país, ya que afecta de manera directa los intereses y la estabilidad del Estado, ergo, el bienestar de todos sus habitantes en lo que respecta el suministro de bienes y servicios desde el comercio internacional y el sector portuario, toda vez que son estos la representación de la fuerza laboral del país.

En Colombia, según el Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE, del total nacional de empleos de los sectores económicos, el 51 % se encuentra en establecimientos de servicios, el 30 % en comercio y el 19 % en industria. Cabe anotar que Colombia goza de una

excelente ubicación geográfica, pues cuenta con costas e instalaciones portuarias en el océano Pacifico y en el Atlántico, y una amplia zona en la Amazonía, por lo que es considerado como una de las potencias mundiales en agricultura. Esto se traduce en la importancia de su correcta protección y funcionamiento, vitales para el Estado.

Para la carrera de Administración de la Seguridad y Salud Ocupacional es de gran relevancia desarrollar este aparte toda vez que va acorde y de manera trasversal a todos los temas de seguridad del país. Desde el comercio nacional e internacional, la ciberseguridad y defensa del Estado, hasta los lineamientos de los objetivos nacionales, logrando así poner en funcionamiento y a favor de la nación los conocimientos adquiridos a lo largo de la carrera para contribuir al desarrollo del país, y aportando a la consecución de los intereses nacionales de una Colombia segura y en paz.

El objetivo del presente ensayo tiene como fin realizar un análisis en el que se articule conceptual y normativamente la protección a las infraestructuras portuarias, estratégicas y críticas del Estado, con el estándar internacional BASC de cara a la seguridad y defensa nacional, teniendo como referente el puerto marítimo de Cartagena.

Inicialmente se hará una descripción de las infraestructuras portuarias del Estado y su relación directa con la cadena de suministro aplicable al comercio internacional. Seguido a esto, se adelantará una revisión detallada a la norma internacional BASC y su relación con el sector portuario nacional en el marco del comercio internacional.

Por último, y como resultado del proceso, se presentará un análisis en donde se articule conceptual y normativamente la importancia de la aplicación de la norma BASC y su interacción con otras normas para garantizar la seguridad integral de las infraestructuras portuarias estratégicas y críticas del Estado colombiano.

Desarrollo

Infraestructuras Portuarias, Estratégicas y Críticas del Estado Colombiano

De acuerdo con la directiva 2008/114/ce del consejo del 8 de diciembre de 2008, sobre la identificación y designación de infraestructuras críticas europeas y la evaluación de la necesidad de mejorar su protección, se especifica que:

> "el elemento, sistema o parte de este situado en los Estados miembros que es esencial para el mantenimiento de funciones sociales vitales, la salud, la integridad física, la seguridad, y el bienestar social y económico de la población, y cuya perturbación o destrucción afectaría gravemente al Estado miembro al no poder mantener esas funciones" (Diario Oficial de la Unión Europea, 2008).

En concordancia con Löschel, Moslener y Rübbelke (2010), cabe destacar que la interrupción de un solo sector de la infraestructura crítica, a causa de ataques terroristas, desastres naturales o daños provocados por el hombre, es probable que tenga efectos en cascada sobre otros sectores (p. 1665-1672). Lo anterior evidencia la importancia de definir las infraestructuras críticas para el Estado colombiano y, de esta manera, protegerlas y evitar los denominados "efectos en cascada".

Por su parte, en el Proyecto de Ley 245 de 2019 por el cual se crea el SNINC, Sistema Nacional de Protección de las Infraestructuras Críticas para Colombia, se definen como infraestructuras críticas:

> "aquellas instalaciones, redes, servicios esenciales y equipos físicos y de tecnología de la información, en los sectores públicos y privados, cuya interrupción o destrucción tendría un impacto mayor en la salud, la seguridad o el bienestar económico de los ciudadanos o

> en el eficaz funcionamiento de las instituciones del Estado en todos sus niveles de administración pública" (Miranzo & Del Rio, 2014, p.340-341).

Definidas las infraestructuras críticas para el Estado colombiano, se toma como referencia la Constitución Política de Colombia de 1991, Título 1 de los Principios Fundamentales, Artículo 2, para definir los fines esenciales de Estado y entender cómo las infraestructuras criticas contribuyen a la consecución de estos fines.

> "Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares" (Constitución Política, 1991, p.3).

Y en su Artículo 3 "La soberanía reside exclusivamente en el pueblo del cual emana el poder público. El pueblo la ejerce en forma directa o por medio de sus representantes, en los términos que la Constitución establece" (Constitución Política, 1991, p.3). De la que se desprenden:

En este orden de ideas y partiendo normativamente de lo general a lo particular se tienen en cuenta los objetivos e intereses nacionales dentro de la comprensión de las necesidades de la adecuada identificación y protección de las infraestructuras críticas.

Objetivos e intereses nacionales.

Su propósito es generar que las condiciones de seguridad y convivencia que preserven y potencien los intereses nacionales, la independencia, la soberanía e integridad del territorio, restablezcan y fortalezcan, a su vez, la legalidad, promuevan el emprendimiento, el desarrollo económico y sirvan para construir una sociedad con equidad y reconocimiento pleno de los derechos humanos (Ministerio de Defensa Nacional, 2019, p. 47).

Objetivos estratégicos.

1. Garantizar la soberanía, la independencia y la integridad territorial.
2. Proteger la población y contribuir a su bienestar.
3. Lograr el control institucional del territorio.
4. Preservar y defender el agua la biodiversidad y los recursos naturales como activos estratégicos de la nación e intereses nacionales.
5. Consolidar la seguridad para la legalidad y contribuir al mejoramiento y el logro de la equidad.
6. Innovar, transformar y fortalecer el sector de la defensa seguridad.
7. Garantizar la protección, profesionalización y bienestar de los miembros de las fuerzas militares, la policía nacional y sus familiares (Ministerio de Defensa Nacional, 2019).

Líneas de Política.

1. Disuasión y diplomacia para la defensa y la seguridad.
2. Protección de la población y seguridad ciudadana.
3. Acción unificada.
4. Sustituir la economía ilícita por licita.
5. Inteligencia, contrainteligencia, investigación criminal.
6. Fortalecimiento institucional, eficiencia y bienestar.
7. Comunicación estratégica (Ministerio de Defensa Nacional, 2019, p. 47).

Para ello, es importante precisar la definición de gestión de riesgo, que reside en la norma ISO 31000: Gestión del riesgo: principios y directrices en su actualización de 2018:

> "Riesgo: efecto de la incertidumbre sobre los objetivos. Un efecto es una desviación de aquello que se espera, sea positivo, negativo o ambos. Los objetivos pueden tener aspectos diferentes (por ejemplo, financieros, salud y seguridad, y metas ambientales) y se pueden aplicar en niveles diferentes (estratégico, en toda la organización, en proyectos, productos y procesos). A menudo el riesgo está caracterizado por la referencia a los eventos potenciales y las consecuencias o a una combinación de ellos. Con frecuencia, el riesgo se expresa en términos de una combinación de las consecuencias de un evento (incluyendo los cambios en las circunstancias) y en la probabilidad que suceda. Incertidumbre es el estado, incluso parcial, de deficiencia de información relacionada con la comprensión o el conocimiento de un evento, su consecuencia o probabilidad" (NTC ISO 31000, 2018, p.1).

Es importante destacar que la norma técnica colombiana (NTC) - ISO 31000 de 2011 gestión del riesgo se recomienda para la evaluación del riesgo de las infraestructuras críticas en Colombia, pues tiene como objeto brindar los principios y directrices genéricas sobre la gestión del riesgo. Esta norma se puede aplicar a cualquier tipo de riesgo, independientemente de su naturaleza, bien sea que tenga consecuencias positivas o negativas. Se pretende que esta sea utilizada para armonizar los procesos de la gestión del riesgo en las normas existentes y futuras. Además, suministra un enfoque común en apoyo de las normas que tratan con riesgos, sectores específicos o ambos, y no las remplaza (NTC ISO 31000, 2011, p. 3).

En cuanto a lo que concierne el comercio marítimo a nivel mundial se destaca su importante contribución al desarrollo económico de las naciones.

Por ser los puertos parte de la cadena de transporte internacional y del comercio mundial en el año 2001, la CEPAL —Comisión Económica para América Latina y el Caribe— expresó que, con el crecimiento del comercio y el movimiento de contenedores se generó la necesidad de crear buques con mayor capacidad para así disminuir los costos. El crecimiento que tuvo el movimiento de contenedores en el mundo, para el año 1980, fue de 13.5 millones de TEU´s (acrónimo del término en inglés Twenty-foot Equivalent Unit, que significa Unidad Equivalente a veinte pies), mientras que para el año 1990 ya se movían 28.5 millones TEU´s, en esta década se duplicó el movimiento de contenedores. Para el año 2000, se llegó a los 66 millones TEU´s.

Al respecto, Rúa (2006) explica:

> "En las últimas décadas se ha producido una intensificación de la competencia entre puertos y una especialización de las operaciones, de tal manera que la unidad operativa básica no es ya el puerto en su conjunto sino las terminales de carga, ubicadas dentro de la zona de servicios portuaria y especializadas en un determinado tipo de tráfico" (p. 2).

En este mismo orden de ideas, González (2013) expone que:

> "La velocidad con que el transporte marítimo se ha desarrollado en los últimos años ha puesto en serios problemas las capacidades logísticas y de servicios portuarios alrededor del mundo. Un factor determinante es el crecimiento en el tonelaje de los buques mercantes, que les da mayores capacidades de carga y transporte, en particular los portacontenedores; en la actualidad aproximadamente el 93 % de la carga mundial que no es a granel se realiza en contenedores" (p. 1).

Según el informe de actividad portuaria de América Latina de la CEPAL, del comportamiento de los puertos y zonas portuarias de la región de América Latina y el Caribe durante 2018, surge

una muestra de 31 países y 118 puertos y zonas portuarias. En principio, se analiza el movimiento portuario en TEU (Anexo 1) en el que figuran todos los puertos de la muestra (CEPAL, 2019, p.1).

Con relación a la información obtenida en el Anexo 1 se presenta la siguiente tabla.

Tabla 1. Movimiento portuario en TEU por puerto y zona portuaria de Colombia

MOVIMIENTO PORTUARIO EN TEU POR PUERTO Y ZONA PORTUARIA DE COLOMBIA

PAÍS	NOMBRE DEL PUERTO Y ZONA PORTUARIA	RENDIMIENTO (TEU) 2018	RENDIMIENTO (TEU) 2017
Colombia	Bahía de Cartagena	2,862,787	2,678,005
Colombia	Buenaventura	1,369,139	920,000
Colombia	Zona portuaria de Barranquilla	154,533	150,000
Colombia	Zona portuaria de Santa Marta	104,611	120,000
Colombia	Turbo	73,328	67,522
Colombia	San Andrés	15,599	8,134
Colombia	Guajira	2,716	1,798

Fuente: Elaboración propia (2019).

De acuerdo con esta información de la (Tabla 1), para este trabajo se toman como principales infraestructuras críticas portuarias del país los dos principales puertos colombianos.

Puerto de Cartagena

Considerado como el puerto colombiano más importante del Atlántico.

De acuerdo con Pérez (2017), este puerto es administrado por la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A. —SPRC— desde 1993. Es considerado como un auténtico centro logístico integrado, que une al Caribe con el resto del mundo a través de conexiones con más de 288 puertos en 80 países y servicios con las principales navieras del planeta. Dentro de las ventajas que ofrece su infraestructura están sus ocho puntos de atraque con una profundidad de hasta 44 pies (13,41 metros), obras civiles como dragados, construcción de patios y la adquisición de tecnología portuaria de punta (Pérez 2017). Según la Sociedad Portuaria, dentro de su plan de modernización se estimaron inversiones cercanas a los 900 millones de dólares hasta 2017, de los que se han ejecutado US$ 410 millones.

Es también llamado el mayor puerto colombiano de tráfico de carga contenerizada con amplias instalaciones, cuenta con una bahía de atraque para cruceros, que contribuye al tráfico de personas y al turismo internacional colombiano.

Puerto de Buenaventura

El primer muelle de Buenaventura fue construido durante la administración del gobernador del Valle del Cauca, Ignacio Rengifo, y fue administrado por el Departamento hasta 1933 (Henao y Henao, 2009, p. 99).

Es el puerto con mayor volumen de carga en la costa Pacífica, su ubicación permite su conexión con las principales rutas marítimas mundiales y es el puerto del continente más cercano al mercado asiático. No se maneja directamente por el Estado, ya que le fue otorgado a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, que es una empresa de economía mixta. El 83 % de su participación accionaria les pertenece a empresarios privados conformados por importadores, exportadores, operadores portuarios, líneas navieras, gremios, extrabajadores portuarios y personas naturales. El

15 % restante está en manos del sector público integrado por la Alcaldía de Buenaventura y el 2 % para el Ministerio de Transporte (Rojas, Arias 2019, p. 22).

El puerto de Buenaventura, uno de los más importantes de Colombia es considerado como infraestructura crítica, debido a sus principales cualidades.

La norma BASC y su relación con el comercio internacional.

La norma BASC, constituida como una organización sin ánimo de lucro, fue creada con el propósito de promover una cultura de seguridad y protección al comercio internacional, atacando principalmente los riesgos de narcotráfico, terrorismo, contrabando y lavado de activos. Su misión es la facilitación y agilización del comercio internacional mediante estándares y procedimientos globales de seguridad aplicados a la cadena de abastecimiento a nivel mundial (BASC, 2017, p. 3).

Esta norma tiene por objeto establecer los requisitos para un Sistema de Gestión en Control y Seguridad (SGCS) BASC cuando una empresa requiere:

1. Establecer, documentar, implementar, mantener y mejorar el Sistema de Gestión en Control y Seguridad.
2. Asegurar el cumplimiento de los compromisos establecidos en la política de gestión en control y seguridad.
3. Gestionar los riesgos con base en el enfoque en procesos.
4. Demostrar su capacidad para mantener la integridad de la cadena de suministro.
5. Implementar y mantener programas tales como C-TPAT y Operador Económico Autorizado.

El alcance de la norma internacional especifica los requisitos para un Sistema de Gestión en Control y Seguridad, y está diseñada para que empresas de todos los tamaños, independientemente de la naturaleza y de sus actividades, la puedan utilizar (BASC, 2017, p.4).

El estándar internacional de seguridad BASC agrupa las medidas de control operacional para los principales elementos que se relacionan con la seguridad de la cadena de suministro. Tiene como objetivo contribuir con las empresas para que sus actividades se desarrollen de forma segura, proteger a sus colaboradores, sus instalaciones, su carga; a sus asociados de negocio y otras partes interesadas (BASC, 2017, p.4).

De acuerdo con la norma BASC, versión 5 de 2017, se emitieron tres documentos con la intención de consolidar los requisitos correspondientes a la interacción con la carga. El Estándar Internacional de Seguridad BASC 5.0.1 aplica para las empresas que tienen contacto directo con la carga o con las unidades de transporte de carga, tales como fabricantes, productores, exportadores, importadores, comercializadores, operadores logísticos, transportadores (ej.: terrestres, marítimos, aéreos etc.), empresas que almacenan carga, instalaciones portuarias, entre otros. El Estándar Internacional de Seguridad BASC 5.0.2 aplica a las empresas que tienen una relación indirecta con la carga o con las unidades de trasporte de carga. Y el Estándar Internacional de Seguridad BASC 5.0.3 es aplicable a todo tipo de empresas que deseen gestionar los controles operacionales básicos que les permitan una operación segura (Estándar BASC, 5.0.1, 2017, p. 3); como corresponde:

5.0.1 Relación directa con la carga

5.0.2 Relación indirecta con la carga

5.0.3 Sin relación con la carga

La certificación BASC corresponde a un método que permite identificar si el Sistema de Gestión en Control y Seguridad en el comercio internacional de una empresa se encuentra acorde con los estándares establecidos por la norma, los cuales apuntan a la legalidad de la empresa, contratación del personal, seguridad física, gestión de procesos, seguridad documental e informática, y manejo de cliente y proveedores.

Solo podrán optar por la certificación las empresas que evidencien el cumplimiento de todos los requisitos documentados en esta norma internacional y los estándares de seguridad BASC. Cuando uno o varios requisitos documentados en los estándares de seguridad BASC no sean aplicables, su exclusión se debe justificar y documentar (BASC, 2017, p.4).

Esta norma internacional tiene relación directa con el comercio internacional, ya que tiene en cuenta a todos los actores de la cadena de suministro del comercio internacional, entendidos como todas las empresas generadoras de materias primas, trasportadoras, terminales terrestres, puertos, aeropuertos, empresas de seguridad, de alquiler de contenedores, importadoras, agencias de aduanas, entre otras. A su vez, tiene en cuenta todos los procesos de las compañías certificadas BASC a nivel nacional e internacional para contribuir al comercio internacional seguro, previniendo mayormente los riesgos derivados del narcotráfico, lavado de activos y contrabando.

Integración de la norma BASC con las infraestructuras críticas.

Realizado el proceso de revisión documental con respecto a la normatividad en el contexto mundial para la protección de infraestructuras críticas, se encontró que en España existe una legislación referente a las infraestructuras críticas como la Ley 8 de 2011, por la cual se establecen medidas para la protección de las infraestructuras críticas; definidas como: “las infraestructuras estratégicas cuyo funcionamiento es indispensable y no permite soluciones alternativas, por lo que

su perturbación o destrucción tendría un grave impacto sobre los servicios esenciales" (BOE, 2011, p. 4).

Por su parte, es importante mencionar el programa europeo para la protección de infraestructuras críticas, el cual tiene por objetivo que:

> "La Unión Europea debe concentrarse en la protección de las infraestructuras con dimensión transnacional. Así se desarrolla un Programa Europeo para la Protección de las Infraestructuras Críticas (PEPIC), con el fin de definir las mismas, analizar sus vulnerabilidades y su interdependencia, así como presentar soluciones que prevengan y protejan ante todo tipo de peligros. Dicho programa debe ayudar a las empresas a integrar las variables de la amenaza y sus consecuencias en sus evaluaciones del riesgo. Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y de Protección Civil de los Estados miembros también deberían integrar el PEPIC en sus tareas de planificación e información" (Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo del 20 de octubre 2010 - Protección de las infraestructuras críticas en la lucha contra el terrorismo [COM (2004) 702 final - no publicada en el Diario Oficial).

En Estados Unidos se cuenta con la NIPP 2013 (Partnering for Critical infrastructure Security and Resilience) que define:

> "(…) los sistemas y activos, ya sea físico o virtual, tan vitales para los Estados Unidos de que la incapacidad o destrucción de dichos sistemas y activos tendrían un impacto debilitante en la seguridad, la seguridad económica nacional, la salud pública nacional, la seguridad, o cualquier combinación de esos asuntos" (Homeland Security, 2013).

En Colombia los organismos encaminados a la protección de estas y a la seguridad del país que se destacan son el Centro de Operaciones Especiales para la Protección de la Infraestructura Critica y Economía del Estado (COPEI), el cual corresponde a la cooperación que se da entre las Fuerzas Militares de Colombia, creado en el año 2014 con el objetivo de preservar la infraestructura del país en caso de que se presentara un atentado por parte de los grupos al margen de la ley, afectando oleoductos, torres de energía, ejes viales e instalaciones petroleras (MDN, 2014).

También cuenta con el Grupo de Respuesta a Emergencias Cibernéticas de Colombia (COLCERT), el cual tiene como finalidad:

> "la coordinación de la Ciberseguridad y Ciberdefensa Nacional, la cual estará enmarcada dentro del Proceso Misional de Gestión de la Seguridad y Defensa del Ministerio de Defensa Nacional. Su propósito principal será la coordinación de las acciones necesarias para la protección de la infraestructura crítica del Estado colombiano frente a emergencias de ciberseguridad que atenten o comprometan la seguridad y defensa nacional" (COLCERT, 2016).

Existe otro organismo en Colombia llamado Equipo de Respuesta a Incidentes de Seguridad Informática de la Policía Nacional (CSIRT-PONAL). Fue creado con el fin de proteger la infraestructura tecnológica, los activos de información y para mitigar el impacto ocasionado por la materialización de los riesgos asociados al uso de las tecnologías y las telecomunicaciones, actuando estas en calidad de infraestructuras críticas (Acevedo, s.f.).

En Colombia, los puertos están catalogados como infraestructuras críticas, debido a su alta vulnerabilidad, pues su correcto funcionamiento es indispensable para el desarrollo del país; por

esta razón se genera la necesidad de implementar controles y procedimientos que realicen una adecuada gestión del riesgo para reducir la probabilidad de que se lleven a cabo afectaciones negativas a las infraestructuras criticas portuarias colombianas.

En este análisis de la norma BASC para la protección de infraestructuras criticas colombianas se tomó como ejemplo el puerto de Cartagena, el más importante y con mayor relevancia, teniendo en cuenta los aspectos normativos actuales que permiten la protección integral y funcionamiento de este.

El puerto de Cartagena ha desarrollado un Sistema de Gestión Integral que le permite ofrecer un rendimiento del más alto nivel y asegurar su adecuada operación. Como parte de este proceso, se ha certificado en diversas normas internacionales, entre las cuales están:

Tabla 2. Certificados de normas internacionales

Certificados en las normas internacionales

Sistema de Gestión Ambiental - Certificación ISO 14001:2015

Imagen recuperada de: https://www.puertocartagena.com/es/certificaciones

Sistema de Gestión en Control y Seguridad - Certificación BASC (Business Alliance for Secure Commerce)

Imagen recuperada de: https://www.puertocartagena.com/es/certificaciones

Sistema de Gestión de Calidad - Certificación ISO 9001:2015

Imagen recuperada de: https://www.puertocartagena.com/es/certificaciones

Sistema de Gestión Turismo Sostenible - Certificación de Calidad Turística

Imagen recuperada de: https://www.puertocartagena.com/es/certificaciones

Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo - Certificación OHSAS 18001:2007

Imagen recuperada de: https://www.puertocartagena.com/es/certificaciones

Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones ortuarias (PBIP)

Imagen recuperada de: https://www.puertocartagena.com/es/certificaciones

El puerto de Cartagena ha desarrollado un Sistema de Gestión Integral que le permite ofrecer un rendimiento del más alto nivel y asegurar su adecuada operación.

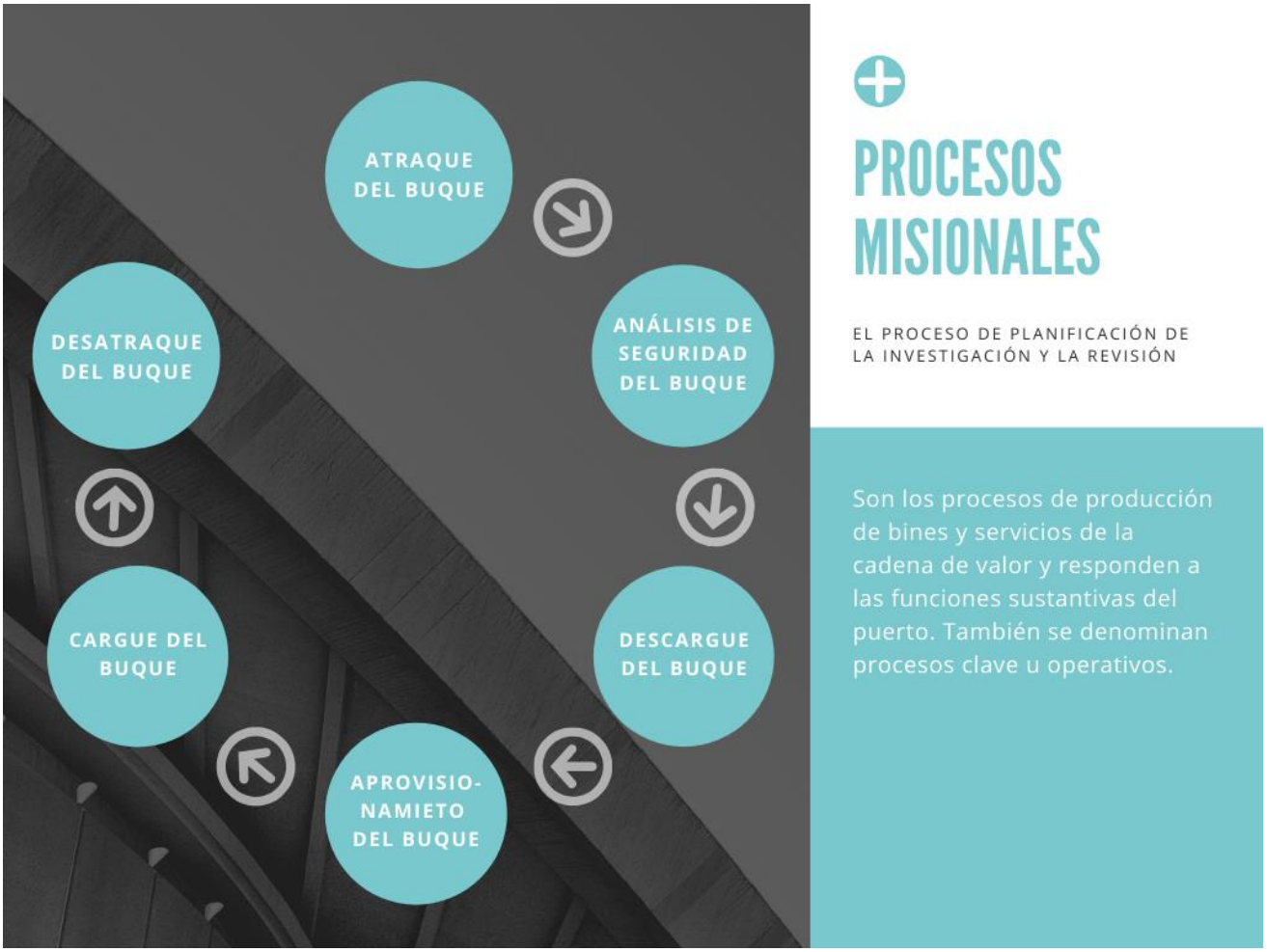
Teniendo en cuenta la normatividad en la que se encuentra certificado el puerto de Cartagena, se analizará la articulación y la integración de las normas, incluyendo la norma internacional BASC de cara a la protección integral del puerto, alineadas con los procesos de este.

Mapa de procesos del puerto de Cartagena.

Gráfico 1. Mapa de procesos del puerto de Cartagena

Fuente: Página principal del puerto de Cartagena. Elaboración propia

Gráfico 2. Procesos misionales



Fuente: Página principal del puerto de Cartagena. Elaboración propia

Gráfico 3: Procesos de apoyo

Fuente: Página principal del puerto de Cartagena. Elaboración propia

Tabla 3. Análisis donde se articula conceptual y normativamente la importancia de la aplicación de la norma BASC y su interacción con otras normas

Análisis donde se articula conceptual y normativamente la importancia de la aplicación de la norma BASC y su interacción con otras normas

NORMA	FUNCIÓN DE LA NORMA	PROCESO ESTRATÉGICO	PROCESO MISIONAL	PROCESO DE APOYO
CERTIFICACIÓN ISO 14001:2015	Sistema de Gestión Ambiental	SG-C DIMAR Gestión del Riesgo SG-SST	Atraque del buque Análisis de seguridad del buque Descargue del buque Aprovisionamiento del buque Cargue del buque Desatraque del buque	Mantenimiento Gestión administrativa y presupuestal
			Atraque del buque	Mantenimiento

CERTIFICACIÓN ISO 9001:2015	Sistema de Gestión de Calidad	SG-C DIMAR Gestión del Riesgo SG-SST	Análisis de seguridad del buque Descargue del buque Aprovisionamiento del buque Cargue del buque Desatraque del buque	Gestión administrativa y presupuestal Seguridad Logística Talento Humano
CERTIFICACIÓN OHSAS 18001:2007	Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo	SG-C Código PBIP DIMAR Gestión del Riesgo	Atraque del buque Análisis de seguridad del buque Descargue del buque Aprovisionamiento del buque Cargue del buque Desatraque del buque	Mantenimiento Gestión administrativa y presupuestal Seguridad Logística Talento Humano

CERTIFICACIÓN (PBIP)	Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias	SG-C DIMAR Gestión del Riesgo SG- SST	Atraque del buque Análisis de seguridad del buque Descargue del buque Aprovisionamiento del buque Cargue del buque Desatraque del buque	Mantenimiento Gestión administrativa y presupuestal Seguridad Logística Talento Humano
CERTIFICATION BASC (BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE)	Sistema de Gestión en Control y Seguridad	SG-C Código PBIP DIMAR Gestión del Riesgo SG- SST	Atraque del buque Análisis de seguridad del buque Descargue del buque Aprovisionamiento del buque Cargue del buque Desatraque del buque	Mantenimiento Gestión administrativa y presupuestal Seguridad Logística Talento Humano

CERTIFICACIÓN DE CALIDAD TURÍSTICA				
	Sistema de Gestión Turismo Sostenible	SG-C Código PBIP DIMAR Gestión del Riesgo SG- SST	Atraque del buque Análisis de seguridad del buque Descargue del buque Aprovisionamiento del buque Cargue del buque Desatraque del buque	Mantenimiento Gestión administrativa y presupuestal Seguridad Logística Talento Humano

Fuente: Elaboración propia

En la anterior tabla comparativa encontramos las normas en las que está certificado el puerto de Cartagena y su relación directa con los procesos de este, de igual manera se puede apreciar la integración de las normas para la protección integral de la infraestructura crítica.

Conclusiones

1- Las instalaciones portuarias colombianas se encuentran ubicadas estratégicamente para aprovechar al máximo las riquezas nacionales y la excelente posición geográfica de la que goza el país; esto le permite realizar operaciones de comercio internacional marítimo con la mayoría de los puertos del mundo de manera eficaz y segura, atendiendo las necesidades comerciales de los colombianos y generando empleo de manera eficiente. Para lograr este objetivo es necesario que los puertos operen de manera segura y organizada, es allí cuando surge la necesidad de certificarse en diferentes normas internacionales que integradas garantizan la protección y operación segura del puerto.

2- El estándar internacional BASC en su última versión, 5 del 10 de agosto de 2017, agrupa todos los procedimientos de seguridad operacional para garantizar un comercio internacional seguro, que incluye a todos los actores de la cadena de suministro por medio de un completo Sistema de Gestión en Control y seguridad con un enfoque basado en procesos, gestión de riesgo y mejora continua. Aplicable a cualquier empresa de cualquier tamaño sin importar su actividad económica. Aun así, con todas las bondades de la norma es necesario articularla con otras normas y entidades del Estado para garantizar la protección integral de la infraestructura crítica.

3- El comercio internacional, base de la globalización y el desarrollo económico y cultural de los países, ha tenido un gran desarrollo y ha entrado en auge en los últimos años; tiene influencia en todos los sectores económicos del país e impacta de manera directa en las personas y las empresas, incluso en la cultura; lo que permite comerciar bienes, mercancías y servicios. Los tratados de libre comercio y la fabricación de embarcaciones de mayor capacidad hacen que los

costos del comercio internacional mejoren de manera significativa, disminuyendo los tiempos y abriendo mercados cada vez más lejanos y, sin duda, manteniendo la economía mundial conectada.

Como resultado de las operaciones internacionales existen riesgos de seguridad que se deben gestionar para evitar el comercio de sustancias ilícitas, especies, activos, narcotráfico, armas y riesgos como terrorismo, desastres naturales, entre otros. Los países que atienden a estas necesidades legislan en temas de seguridad, pero no es suficiente. Es allí cuando nacen las normas internacionales diseñadas por empresas privadas que atienden las diferentes necesidades como es el caso de la norma internacional BASC, que puntualmente establece los requisitos para implementar un Sistema de Gestión en Control y Seguridad que contribuya con otras normas a la seguridad en la cadena de suministro del comercio internacional. Teniendo en cuenta todas las bondades de esta norma, no es de obviar el poco alcance que tiene con respecto a los riesgos de terrorismo, narcotráfico y lavado de activos. Si bien son importantes en la prevención para mantener un comercio internacional seguro, debe articularse con otras normas para gestionar de manera integral los riesgos que permitan la protección de los puertos colombianos vistos como infraestructuras críticas.

La elaboración de políticas comprometidas con la seguridad de las instalaciones e infraestructuras críticas colombianas, como contar con una excelente administración portuaria, conllevan a la certificación de los puertos en una serie de normas que garantizan de manera integral la seguridad y correcta operación de todos los puertos en Colombia; por esta razón se genera la siguiente inquietud: ¿por qué el resto de los puertos colombianos no toman como ejemplo el puerto de Cartagena para implementar un plan de certificación en normas que, articuladas, contribuyan a la protección integral portuaria y al desarrollo socioeconómico del país, partiendo de su

complejidad y necesidad para la consecución de los objetivos e intereses nacionales y la estabilidad del Estado?

Recomendaciones

1- Teniendo en cuenta los múltiples factores que pueden afectar las diferentes cadenas de suministro que operan en todos los sectores económicos en el país, se recomienda realizar una adecuada gestión de riesgos a nivel portuario, apalancada en la Norma NTC - ISO 31000 para blindar aún más las infraestructuras criticas portuaria, y de esta manera evitar ser víctimas de ataques, robos, fraude, suplantación, interceptación, terrorismo, contaminación de carga, sabotaje, entre otros. Además, dotar a las empresas de planes estratégicos que permitan hacer una adecuada gestión de crisis en caso de llegar a materializarse algún ataque.

2- Si bien la norma BASC cuanta con estándares que son trasversales a todos los procesos de las empresas y a todos actores de la cadena de suministros, en el tema portuario se recomienda apoyarse con la certificación en otra normatividad vigente para mitigar de manera contundente los riesgos derivados de la actividad comercial portuaria.

3- La elaboración de políticas comprometidas con la seguridad de las instalaciones e infraestructuras críticas colombianas, como contar con una excelente administración portuaria, conllevan a la certificación de los puertos en una serie de normas que garantizan de manera integral la seguridad y correcta operación de todos los puertos en Colombia; por esta razón se recomienda a todos los puertos colombianos tomar ejemplo del puerto de Cartagena para que implemente un plan de certificación en normas que articuladas contribuyan al desarrollo socioeconómico del país, partiendo de su complejidad y necesidad para la consecución de los objetivos e intereses nacionales y la estabilidad del Estado.

Referencias

-Acevedo, M. (s.f.). *CC-CSIRT.POLICIA.* Página oficial. Recuperado de https:// https://cc-csirt.policia.gov.co/quienes-somos

- Alfonso, J. (2011). *Ley 8 del 2011, Medidas para la Protección de Infraestructuras Críticas PDF*. Bogotá D.C. Recuperado de https://www.boe.es/buscar/pdf/2011/BOE-A-2011-7630-consolidado.pdf

- Löschel, A., Moslener, U y Rübbelke, D (2010). *Indicators of Energy Security in Industrialised Countries, Energy Policy*, 38 (4), 1665-1671, p. 1665-1672

-Norma Internacional BASC. Sistema de Gestión en Control y Seguridad (2017). [En línea] *BUSINESS ALLIANCE. FOR SECURE COMMERCE*. Versión 5-2017. Fecha de aprobación 10 de agosto de 2017. Recuperado de https://www.siacomex.com/wp-content/uploads/2019/04/1.12.-Norma-BASC-Version-5-de-2017.pdf

- ColCERT. (2016). Grupo de Respuesta a Emergencias Cibernéticas de Colombia - colCERT. Página oficial. Recuperado de http://www.colcert.gov.co/?q=acerca-de

-Cybersecurity. (2011). La Ley PIC y la protección de infraestructuras críticas*. Formación, acompañamiento y desarrollo de los PSO y los PPE*. Recuperado de http://www.ciberseguridadlogitek.com/wp-content/uploads/ciberseguridadlogitek_ley-_PIC_PSO_PPE_wp.pdf

- Centro de ciberseguridad industrial. (Primera edición: 1 de octubre de 2013). Página oficial. *La protección de infraestructuras críticas y la ciberseguridad industrial*. Recuperado de

https://www.cci-es.org/documents/10694/331476/documento+PIC+y+CI.pdf/6f4f7e57-4719-4d85-ad27-7218800ca138

- Diario Oficial de la Unión Europea. (2008). *Sobre la identificación y designación de infraestructuras críticas europeas y la evaluación de la necesidad de mejorar su protecció*n. DIRECTIVA 2008/114/CE DEL CONSEJO de 8 de diciembre de 2008.

- E. de Pablo Martínez. (s.f.). *Control y mitigación de riesgos en infraestructuras críticas*. Recuperado de http://media.arpel2011.clk.com.uy/ciber/6.pdf

-El Consejo de la Unión Europea. (2008). *Sobre la Identificación y Designación de Infraestructuras Críticas Europeas y la Evaluación de la Necesidad de Mejorar su Protección*. Diario Oficial de la Unión Europea. Recuperado de https://www.ccncert.cni.es/publico/InfraestructurasCriticaspublico/DirectivaEuropea2008-114-CE.pdf.

-González, P. D. (2013). *Interempresas (Logistica, Almacenaje y Transporte).* Recuperado de http://www.interempresas.net/Logistica/Articulos/113831-Eltransporte- internacional.htm

-Henao Rendón, G. A. y Henao Rendón, J. A. (2009). Desarrollo y transformación de los puertos en Colombia. *Un enfoque desde las competencias laborales*. Revista Educación y Humanismo, (17), Recuperado de http://www.unisimonbolivar.edu.co/publicaciones/index.php/educacionyhumanismo

- Homeland Security. (2013). NIPP Phartering for Critical Infrastructure Security and Resilence. Recuperado de

https://www.dhs.gov/sites/default/files/publications/NIPP%202013_Partnering%20for%20Critical%20Infrastructure%20Security%20and%20Resilience_508_0.pdf

- Miranzo, M., & Del Rio, C. (2014). Protección de infraestructuras críticas: *Un análisis de derecho comparado.* Recuperado de https://www.uma.es/foroparalapazenelmediterraneo/wp-content/uploads/2017/04/Infraestructuras-Critica-Francisco-J-Galindo-Sierra1.pdf

-Pérez García, C. (2017). *Buenaventura, Cartagena, Santa Marta y Barranquilla, los puertos claves del comercio exterior colombiano.* Revista de Logística (05), 22-17. Recuperado de https://revistadelogistica.com/transporte-y-distribucion/buenaventura-cartagena-santa-marta-ybarranquilla-los-puertos-claves-del-comercio-exterior-colombiano/

-Ministerio de Defensa Nacional. Enero de 2019, Bogotá - Colombia. *Política de defensa y seguridad PDS para la legalidad, el emprendimiento y la equidad*. *Recuperado de* https://www.mindefensa.gov.co/irj/go/km/docs/Mindefensa/Documentos/descargas/Prensa/Documentos/politica_defensa_deguridad2019.pdf

-Miranzo, Mónica; del Río, Carlos La protección de infraestructuras críticas UNISCI Discussion Papers, núm. 35, mayo-agosto, 2014, pp. 339-352

-Rojas & Arias (2019). Problemáticas y sugerencias de mejora aplicables a los puertos de Buenaventura y Barranquilla. [En línea]. Recuperado de https://repository.ucatolica.edu.co/jspui/bitstream/10983/23417/1/PROBLEMATICAS%20Y%20SUGERENCIAS%20DE%20MEJORA%20APLICABLES%20A%20LOS%20PUERTOS%20DE%20BUENAVENTURA%20Y%20BARRANQUILLA.pdf

- Real Academia Española (2019*)*. Diccionario de la Lengua Española. Recuperado de https://www.resdal.org/Archivo/uru-cap3.htm

- Rúa Costa, C. (2006) *Los puertos en el transporte marítimo. Universidad politécnica de Cataluña*. Recuperado de https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/289/8.%20Rua.pdf

- US Dept Energy Office, (2002) Energy Infrastructure Risk Management Checklists for Small and Medium Sized Energy Facilities, Washington DC (USA): U.S. Department of Energy, Office of Energy Assurance, p.26.

Glosario

Comercio: compraventa o intercambio de bienes o servicios (Real Academia Española, 2019).

Contrabando: introducción en un país o exportación de mercancías sin pagarlos derechos de aduana a que están sometidas legalmente (Real Academia Española, 2019).

Gestión del riesgo: actividades coordinadas para dirigir y controlar una organización con respecto al riesgo. (NTC-ISO 31000. 2018).

Infraestructura: conjunto de elementos, dotaciones o servicios necesarios para el buen funcionamiento de un país, de una ciudad o de una organización cualquiera (Real Academia Española, 2019).

Protección: acción y efecto de proteger (Real Academia Española, 2019).

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 realizar operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves, intercambio de mercancía entre tráfico terrestre, marítimo y/o fluvial (Rojas, Arias, 2019, p.10).

Riesgo: efecto de la incertidumbre sobre los objetivos (NTC-ISO 31000. 2018).

Terrorismo: sucesión de actos de violencia ejecutados para infundir terror (Real Academia Española, 2019).

TEU: las siglas TEU (acrónimo del término en inglés Twenty-foot Equivalent Unit, que significa Unidad Equivalente a Veinte Pies) representa una unidad de medida de capacidad

inexacta del transporte marítimo (Buques portacontenedores y terminales portuarios para contenedores) expresada en contenedores (Rojas, Arias, 2019, p.10).

Anexos

	País	Nombre del puerto y zona portuaria	Rendimiento (TEU) 2017	Rendimiento (TEU) 2018
1	Panamá	Colón (MIT, Evergreen y Panamá Port)	3,891,209	4,324,478
2	Brasil	Zona portuaria de Santos	3,578,192	3,836,487
3	México	Manzanillo, COL.	2,830,370	3,078,505
4	Colombia	Bahia de Cartagena	2,678,005	2,862,787
5	Panamá	Panamá-Pacífico	2,986,617	2,520,587
6	Perú	El Callao	2,250,224	2,340,657
7	Ecuador	Guayaquil (APG y terminales privados)	1,871,591	2,064,281
8	Jamaica	Kingston	1,560,000	1,833,053
9	Argentina	Buenos Aires (Puerto Nuevo y Dock Sud)	1,468,960	1,797,955
1	Chile	San Antonio	1,296,890	1,660,832
1	Puerto Rico	San Juan	1,199,157	1,405,348
1	Colombia	Buenaventura	920,000	1,369,139
1	República Dominicana	Caucedo	1,235,801	1,331,907
1	México	Lázaro Cárdenas, MICH.	1,149,079	1,314,798
1	Costa Rica	Limón-Moin	1,199,628	1,187,760
1	México	Veracruz, VER.	1,117,304	1,176,253
1	Bahamas	Freeport	850,426	1,050,140
1	Brasil	Zona portuaria de Itajaí	999,277	1,045,813
1	Chile	Valparaíso	1,073,734	903,296

2	México	Altamira, TAMPS.	803,222	820,092
2	Uruguay	Montevideo	939,427	797,874
2	Brasil	Paranaguá - Antonina	752,250	765,785
2	Brasil	Rio Grande	743,717	736,967
2	Honduras	Puerto Cortes	642,218	670,979
2	Brasil	Zona portuaria de São Francisco do Sul	592,304	634,197
2	Brasil	Zona portuaria de Manaus	270,331	563,045
2	Guatemala	Santo Tomas de Castilla	566,539	554,432
2	Chile	Coronel	431,213	528,202
2	Guatemala	Puerto Barrios	455,973	489,665
3	Chile	Talcahuano (incluye San Vicente)	516,449	486,568
3	Guatemala	Puerto Quetzal	367,239	486,499
3	República Dominicana	Rio Haina	488,963	479,531
3	Brasil	Suape - Recife	460,769	454,721
3	Venezuela	Puerto Cabello	n.a.	418,295
3	Brasil	Aratu - Salvador	301,129	375,884
3	Brasil	Rio de Janeiro - Niterói	281,473	366,206
3	Cuba	Mariel	332,240	349,722
3	Brasil	Pecém - Fortaleza	283,757	344,887
3	Brasil	Itaguaí	282,682	327,186
4	Chile	Lirquen	311,072	320,404
4	Costa Rica	Caldera	289,582	305,031
4	Perú	Paita TPE	228,367	274,151
4	México	Ensenada, B.C.	230,185	272,258
4	Martinica	Fort-de-France	240,881	258,783
4	Brasil	Vitória	195,243	250,424
4	Chile	Arica	238,018	236,890
4	El Salvador	Acajutla	209,903	230,989
4	Guadalupe	Terminal of Jarry (GPPTP)	210,000	223,789
4	Chile	Iquique	280,353	259,867
5	Trinidad y Tabago	Port of Spain	252,159	187,524
5	Trinidad y Tabago	Point Lisas	162,498	170,951
5	Nicaragua	Corinto	165,463	169,969
5	Chile	Puerto Angamos	158,347	163,540
5	Brasil	Vila do Conde - Belém	124,323	154,908
5	Colombia	Zona portuaria de Barranquilla	150,000	154,533
5	Venezuela	Puerto de La Guaira	n.a.	149,708
5	México	Progreso, YUC.	91,318	146,456
	Bahamas	Nassau	70,226	132,696
	Argentina	Zárate	118,329	127,140

	Ecuador	Puerto Bolivar (APPB)	78,721	113,515
	Honduras	Castilla	119,251	109,272
	Colombia	Zona portuaria de Santa Marta	120,000	104,611
	Barbados	Bridgetown	107,098	100,952
	Brasil	Imbituba	49,453	99,724
6	Curazao	Willemstad	93,921	96,738
6	Colombia	Turbo	67,522	73,328
6	Chile	Antofagasta	71,935	73,150
6	Argentina	Zona portuaria del Gran Rosario	66,616	71,675
6	Argentina	Zona portuaria de Ushuaia	53,262	59,898
7	Aruba	Barcadera (Oranjestad)	47,534	58,500
7	México	Puerto Chiapas	47,702	54,308
7	México	Mazatlan, SIN.	48,380	48,189
7	Belice	Belize	44,381	47,729
7	República Dominicana	Santo Domingo	53,488	45,514
7	Brasil	Porto Alegre	n.a.	40,794
7	Islas Caimán	Cayman	61,940	38,772
7	República Dominicana	Puerto Plata	48,712	36,363
7	Argentina	Puerto Madryn	30,963	35,781
7	Ecuador	Esmeraldas (APE)	39,778	34,670
8	Brasil	Natal	57,606	33,093
8	Honduras	San Lorenzo	35,824	32,913
	Argentina	Zona portuaria de Bahía Blanca	27,843	32,442
8	México	Guaymas, SON.	16,031	28,971
	Argentina	San Antonio Este	n.a.	28,821
5	Belice	Big Creek	5,751	28,096
	Perú	Ilo	28,606	27,717
8	Panamá	Almirante	20,420	27,304
8	Chile	Punta Arenas	24,236	24,500
8	Granada	St. George's	21,914	23,887
9	Perú	Matarani	18,183	22,192
9	Argentina	Mar del Plata	n.a.	19,160
9	México	Coatzacoalcos, VER.	19,992	19,122
9	San Vicente y las Granadinas	Campden Park	17,502	18,107
9	Argentina	Puerto Deseado	n.a.	17,687
9	Colombia	San Andrés	8,134	15,599
9	Venezuela	Puerto de Maracaibo	n.a.	13,718
9	República Dominicana	Manzanillo	15,652	13,172
9	México	Tuxpan, VER.	n.a.	11,835
9	Brasil	Porto Velho	n.a.	11,364

1	México	Puerto Morelos, Q. ROO	n.a.	9,423
1	Venezuela	Puerto de Guanta	n.a.	7,351
1	México	Tampico, TAMPS.	n.a.	4,753
3	Nicaragua	Arlen Siu	6,893	4,434
1	Venezuela	Puerto Internacional El Guamache	n.a.	3,302
1	Perú	Pisco	n.a.	3,217
1	Chile	Chacabuco	3,900	3,020
1	México	Salina Cruz, OAX.	n.a.	2,857
1	Colombia	Guajira	1,798	2,716
1	Montserrat	Little Bay	1,741	1,839
1	Argentina	Corrientes	n.a.	1,726
1	San Vicente y las Granadinas	Kingstown	n.a.	1,711
1	Chile	Coquimbo	n.a.	1,200
3	Argentina	Campana	n.a.	840
1	Argentina	San Pedro	n.a.	778
1	Argentina	Molca	n.a.	485
1	Argentina	Concepción del Uruguay	n.a.	40
1	Perú	Salaverry	n.a.	40
1	Ecuador	Manta (APM)	n.a.	20

Tabla tomada de: https://www.cepal.org/es/notas/informe-la-actividad-portuaria-america-latina-caribe-2018