

**MITIGACIÓN DEL RIESGO DE CONTAMINACIÓN MEDIANTE UNIDADES DE
CARGA VÍA MARÍTIMA**



SERGIO ALEJANDRO FRANCO SUÁREZ

**UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE RELACIONES INTERNACIONALES, ESTRATEGIA Y SEGURIDAD
ESPECIALIZACIÓN EN ADMINISTRACIÓN DE LA SEGURIDAD
SANTIAGO DE CALI
2019**

**MITIGACIÓN DEL RIESGO DE CONTAMINACIÓN MEDIANTE UNIDADES DE
CARGA VÍA MARÍTIMA**



SERGIO ALEJANDRO FRANCO SUÁREZ

Código: 2601275

Ensayo presentado como requisito parcial para optar al título de

Especialista en Administración de la Seguridad

Tutor: Dr. Gustavo Rosales.

**UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE RELACIONES INTERNACIONALES, ESTRATEGIA Y SEGURIDAD
ESPECIALIZACIÓN EN ADMINISTRACIÓN DE LA SEGURIDAD
SANTIAGO DE CALI**

2019

CONTENIDO

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA	1
INTRODUCCIÓN	4
RESUMEN	7
ABSTRAC	8
DESARROLLO DEL TEMA	9
CONCLUSIONES	23
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	25
ANEXOS A	28

INTRODUCCIÓN

Dentro de las condiciones de la operación desarrollada en los puertos de Colombia, se mantienen una serie de actividades orientadas a preservar la integridad de la carga transportada por vía marítima, la cual se ve expuesta a diversas amenazas debido a los cambios constantes del contexto interno de un puerto sea en temas de seguridad física, carga, vehículos o cambios en el entorno externo como son las regulaciones en materia de control de aduanas, o por las mismas organizaciones generadoras de la carga que influye como primer eslabón debido a su connotación intrínseca que representa dentro de la cadena logística del comercio internacional.

Según la empresa consultora Intedya Internacional (2019), en el panorama económico global actual, la gestión de la seguridad se ha convertido en un reto complejo en todas las áreas industriales. Cada vez son más las normas de sistemas de gestión que comprenden la gestión de la seguridad. A modo de ejemplo, se puede citar la seguridad de la información (ISO/IEC 27001), la gestión de riesgos (ISO 31000), la continuidad de negocio (ISO 22301), gestión de la calidad (ISO 9001), etc. Y en particular aquellas destinadas a la preservación de la seguridad de la cadena de suministro, mediante estándares como ISO 28000, ISO 28001, BASC, NEEC, CTPAT, entre otros.

- Sucesos terroristas como son los de EEUU, MADRID, LONDRES, FRANCIA, etc; el avance y el crecimiento de la delincuencia organizada refuerzan la necesidad de gestionar la seguridad de la cadena de suministro.
- Ya no es suficiente con tener en cuenta amenazas que tradicionalmente han sido consideradas como de grave riesgo para el desarrollo de cualquier negocio, como por ejemplo incendios, inundaciones, terremotos, robo o vandalismo, hoy en día, hay que valorar otro tipo de amenazas como sabotajes, piratería, atentados, etc., antes no contemplados.
- Los sistemas de seguridad de la cadena de suministro permiten el control del propio personal interno, control del acceso a las instalaciones, control de la seguridad en los procesos de embarque, transporte, descarga, etc.
- Orientados a proteger la carga, evitar los daños/robos en la misma y asegurar que llegue al siguiente involucrado en la cadena de suministro.

El riesgo de contaminación de mercancías, es un factor que no solo preocupa a los gobiernos a través de sus autoridades, sino un flagelo para todo el empresariado que, a pesar de todas las medidas que puedan adoptar para garantizar una integridad en sus cargas, es imperante mantener una gestión constante del riesgo para evitar la materialización del mismo.

Así pues, los puertos como eslabón esencial en toda una cadena logística que abarca el comercio internacional, ha alcanzado en los últimos años debido a su crecimiento nuevas amenazas no solo físicas, sino también tecnológicas, de infraestructura e información que pese a todos los controles y rigurosidad las organizaciones criminales al servicio del narcotráfico y las malas prácticas en materia fitosanitaria, dejan en entredicho los procesos de certificaciones y acreditación en las organizaciones, donde su fin, es alcanzar ciertas prerrogativas para que sus productos presenten una disminución significativa en los procesos de inspección que efectúan las autoridades presentes en las instalaciones portuarias, pero así mismo, abriendo un agujero para que el crimen organizado y agentes contaminantes, sigan poniendo en riesgo la integridad de las cargas enviadas por vía marítima hacia otros destinos del mundo.

Dentro del contexto interno que abarca la integridad de la carga se establece según Ramón Melcón, la realización de estas labores de inspección de carga genera una serie de ventajas que repercuten sobre todos aquellos que, por su actividad profesional, realicen de forma habitual importaciones y exportaciones. Esto se debe a que gracias a esta acción se disminuye el riesgo de daños a los equipos durante el transporte, asegurando estibas y trincados adecuados al viaje y medio de transporte, y a la larga se minimizan las pérdidas económicas por posibles daños y los consiguientes retrasos de ejecución.

Otra ventaja o beneficio de la inspección de carga que pone de manifiesto su importancia es que abre un campo a la especialización profesional, ya que es extensible a todo tipo de mercancías, y todas ellas necesitan de un especialista que conozca de forma precisa cuáles son los parámetros, elementos y criterios que median en el transporte de cada mercancía según su naturaleza.

En definitiva, gran parte de la relevancia de la inspección de carga recae en la fase previa que es la que ofrece certezas en cuanto al estado de la carga, cómo se recibe y cómo se han realizado las labores de estibado y trincaje antes de iniciar el transporte de mercancías”. Ramón Melcón, Capitán de la Marina Mercante, Director de RTS Bilbao y Director de la División de Transportes y Marítimo de la compañía.

Habiendo examinando las diferentes normas, procedimientos y literatura en materia de protección a la cadena logística, se pretende demostrar mediante una metodología explicativa los diferentes mecanismos que existen de inspección de unidades de carga que son utilizadas por vía marítima con el fin de mitigar el riesgo de contaminación ofreciendo alternativas y medidas preventivas para aminorar las amenazas, así como los métodos de control a los propietarios de la carga.

RESUMEN

Este ensayo tiene como propósito enfocarse en la mitigación de los riesgos de contaminación mediante la inspección de unidades de carga vía marítima por consiguiente se ha tomado como objetivo general analizar mediante la inspección de unidades de carga vía marítima como se mitiga el riesgo de contaminación, así mismo se analiza la normatividad aplicada según la organización mundial de aduanas (OMA) y las estipuladas por el gobierno nacional a través de sus organismos de control y procedimientos aplicados a las diferentes tipos de inspecciones realizadas en los puertos y riesgos según sus factores, así como las medidas de control y mitigación que actualmente existen con el fin de mantener la integridad de la carga, es por esta razón, que se ha utilizado una metodología explicativa con un enfoque de análisis de contenido como técnica de investigación y la finalidad es la descripción objetiva, sistemática y cuantitativa del contenido donde se pudo identificar los controles existentes, los factores de materialización de los riesgos de contaminación de las unidades de carga y sus consecuencias y como conclusión se analiza la forma de mantener controlados los riesgos, sus posibles acciones de mitigación con el fin de asegurar la integridad de la cadena logística.

Palabras Clave: Riesgo, Contenedor, Cadena de suministro, Contaminación, Puerto, Inspecciones.

ABSTRAC

The purpose of this test is to focus on mitigating pollution risks by inspecting cargo units by sea by protocol. It has been taken as a general objective to analyze by inspecting cargo units by sea as mitigation risk is mitigated, so It also analyzes the regulations applied according to the World Customs Organization (WCO) and those stipulated by the national government through its control bodies and procedures applied to the different types of inspections carried out in ports and risks according to their factors, as well as the control and mitigation measures that currently exist in order to maintain the integrity of the load, a content analysis approach has been used as a research technique and the purpose is the objective, systematic and quantitative description of the content where it was possible to identify the minimum controls, the materialization factors of the r Contamination risks of the cargo units and their consequences and as a conclusion the way to keep the risks under control, their possible mitigation actions in order to ensure the integrity of the logistics chain is analyzed.

Key Words: Risk, Container, Supply Chain, Contamination, Port, Inspection.

DESARROLLO DEL TEMA

El desarrollo del tema se realiza en tres partes con fin de hablar de lo general a lo específico en materia de mitigación de riesgos de contaminación para las unidades de carga por vía marítima la primera se va a enfocar en la normatividad aplicada para la seguridad de puertos en importación, exportación y tránsito aduanero, según lo describe Serrano (2014) en la publicación de su ensayo académico Medidas para contrarrestar la contaminación de la carga en operaciones de la cadena de suministro. En cumplimiento de lo establecido en la Constitución, el Gobierno Nacional ha establecido una serie de leyes, decretos y resoluciones donde se toma en consideración todo lo relacionado con la protección y seguridad que se debe tener frente al desarrollo económico generado a través del comercio internacional que circula por los diferentes puertos, aeropuertos y vías de entrada y salida de mercancías al territorio nacional como se ilustra en el “Anexo A” de este ensayo.

La segunda parte estará enfocada en los tipos de unidades de carga contenerizadas que se utilizan para mover las cargas por vía marítima siendo esta, el instrumento utilizado por las organizaciones para mover sus mercancías y cuyo único objetivo es la protección de las mercancías contra amenazas naturales o aquellas causadas por el hombre evitando así la materialización de diferentes riesgos como es uno de ellos la contaminación. Su construcción está regulada por la norma ISO (por sus siglas en inglés “International Standardization Organización”), también revisaremos los diferentes tipos de inspección aplicado a las unidades de carga en los puestos con el fin de validar aspectos como cumplimiento de estándares según la Organización Mundial de Aduanas (O.M.A), cumplimiento de condiciones determinadas por los entes gubernamentales de control en materia fiscal aduanera, integridad de carga, medidas sanitaria y fitosanitaria como los son el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA), organismo que tiene por objeto “contribuir al desarrollo sostenido del sector agropecuario, pesquero y acuícola, mediante la prevención, vigilancia y control de los riesgos sanitarios, biológicos y químicos para las especies animales y vegetales, con el fin de proteger la salud de las personas, los animales y las plantas y asegurar las condiciones del comercio (ICA,2019), Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos (INVIMA), organismo que dentro de sus funciones está el “control de calidad y seguridad de los medicamentos, productos biológicos, alimentos, bebidas, cosméticos, dispositivos y elementos médico-quirúrgicos, odontológicos, productos naturales homeopáticos y los

generados por biotecnología, reactivos de diagnóstico, y otros que puedan tener impacto en la salud individual y colectiva”.

(http://www.redconsumidor.gov.co/publicaciones/invima_pub). Policía Fiscal Aduanera cuya misionalidad está orientada a “garantizar la seguridad fiscal del Estado colombiano y la protección del orden público económico nacional, realizando acciones de apoyo y soporte a las labores propias de control y fiscalización Aduanera, Tributaria y Cambiaria que realice la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) en el territorio nacional, ejerciendo también las funciones de Policía Judicial en los términos señalados por la Ley, a través de acciones que permitan contrarrestar las organizaciones criminales dedicadas al contrabando y comercio ilícito” (<https://www.policia.gov.co/especializados/fiscal-aduanera>). Policía Nacional de Colombia Unidades de Seguridad Portuaria y Aeroportuaria, cuyas funciones más relevantes están; “unificar los procedimientos que optimicen el control de la carga con destinos internacionales en terminales marítimos, aéreos y fronterizos, para prevenir la contaminación con estupefacientes, facilitando así el comercio exterior, orientar procesos tendientes a identificar amenazas internas relacionadas con el narcotráfico en aeropuertos, puertos y pasos de frontera, así como el empleo de los mismos por parte de pasantes de estupefacientes o cualquier conducta delictiva relacionada, coordinar las actividades de control antinarcóticos y la facilitación a los procesos de exportación con las comunidades portuarias, aeroportuarias y fronterizas, realizar monitoreo constante de los perfiles de riesgo preestablecidos en el Sistema Integrado de Información de Comercio Exterior (SICEX), con el fin de modificarlos, teniendo en cuenta las distintas modalidades registradas en la estadística llevada por el área control fronterizo, mantener actualizada la situación de atraques y zarpes de las motonaves, recopilando la información del tráfico marítimo a través de las diferentes compañías del área de control fronterizo, Realizar la verificación del sistema de reservas de pasajeros con destino internacional, suministrados por las aerolíneas para su posterior análisis y perfilación de los mismos de acuerdo a su nivel de riesgo como posibles pasantes de sustancias estupefacientes, implementar el modelo del Operador Económico Autorizado (OEA), trabajando conjuntamente con la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos (INVIMA), Instituto Colombiano Agropecuario (ICA) y demás instituciones que se lleguen a vincular con el programa, analizar y estudiar las condiciones de cada una de las empresas que se postule para la certificación como OEA” (Policía, 2018).

Seguido a la Inspección de Unidades de carga realizada por los entes gubernamentales mediante los diferentes tipos como son inspecciones no intrusivas, simultaneas, preembarque o estiba, explicaremos como las organizaciones a través de buenas prácticas en seguridad minimizan las posibilidades de ocurrencia frente a un riesgo de contaminación mediante la aplicación de herramientas como son las normas de gestión en control y seguridad BASC, ISO28000, ISO31000, y los diferentes programas de acreditación como OEA para Colombia y CTPAT para Norteamérica, todas esta implementación de iniciativas de gestión genera una ventajas competitivas tal y como lo asegura la empresa (ControlT) la cual expone las ventajas de estar certificado y bajo normas así; Frente a la gestión del riesgo puede ayudar a todos los sectores de la industria a evaluar los riesgos de seguridad, controles y atenuantes para gestionar las amenazas e impactos potenciales de seguridad de la cadena de suministro, genera confianza, prueba la existencia de un sistema fuerte y seguro de gestión de cadena de suministro a los reguladores/autoridades, proporciona un enfoque coherente por todos los proveedores dentro de una cadena de suministro, demostrando una satisfacción del cliente mediante la habilidad de cumplir con los requisitos del cliente; por ultimo dentro de esta segunda parte revisaremos la importancia de la inspección estructural de la unidad de carga, y el precintado de las unidades de carga.

En la tercera etapa se revisarán los costos asociados a inspecciones de unidades de carga en los puertos derivadas en todos los casos por la ausencia de implementación de medidas de mitigación de riesgo establecidas en la segunda parte de este ensayo, la cuales de una u otra forma generan varios efectos e incertidumbres sobre las organizaciones.

En los diferentes **Tipos de unidades de carga contenerizadas utilizadas por vía marítima**, en su definición de contenedor se encuentra, “que procede del inglés container, es un recipiente o embalaje grande, de dimensiones y tipos normalizados internacionalmente, que se utiliza para el traslado de mercancías”.

“Contenedor como recipiente de carga, el contenedor se utiliza para el transporte marítimo, fluvial, aéreo, terrestre o multimodal, la normalización de sus dimensiones facilita la manipulación y las operaciones de comercio internacional” (Pérez & Merino, 2011).

ISO-668 “Serie 1 contenedores de carga - Clasificación, dimensiones y posiciones”, ISO 6346: Contenedores de carga - Codificación, identificación y marca”.

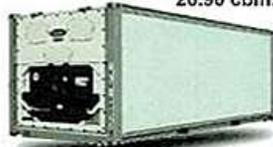
Una de las características principales de los contenedores es su estructura la cual está en

un porcentaje importante realizada con acero, con el fin de mantener una durabilidad y resistencia, los más utilizados para garantizar la integridad de la carga son los SD o conocidos como contenedores *Standard Dry* y los HC/JB High cube/jumbo de 40” y 20”, se puede ampliar su información como lo demuestra a Imagen N°1.

Según Economicasfce (2018), una de las innovaciones más importantes para el comercio mundial han sido los contenedores uniformes. Su historia se remonta a los años 50 cuando las mercancías se embarcaban, al igual que como se hacía en siglos pasados, empacadas en cajas sueltas de manera que eran cargadas y descargadas por grandes ejércitos de trabajadores mal pagos, el proceso era tan poco fiable y lento que era común que los barcos pasaran más tiempo atracados en los puertos que en el mar, las mercancías se perdían o eran robadas y los costos de transporte impedían la expansión del comercio internacional, la introducción de los contenedores cambió esto, con estos se logró tener un recipiente de carga intermodal, es decir, un receptáculo que podía ser movido de un transporte a otro sin tener que descargar y volver a cargar las mercancías dentro de él, más importante aún, los costos y el tiempo de carga y descarga de mercancías se redujeron en gran medida. También gracias a que los contenedores eran envasados y sellados desde las fábricas, las pérdidas por robo se disminuyeron lo que a su vez redujo los costos de seguro, gracias a las eficiencias generadas los barcos ahora podían ser más grandes a la vez que pasaban menos tiempo en los puertos. También se hicieron más grandes e incrementaron su integración con los transportes terrestres (camión y tren), fue justamente las mejoras en productividad que implicaban los contenedores lo que facilitó su rápida acogida en todo el mundo, similar a lo ocurrido con los celulares. Pues es bien sabido que cuando una innovación mejora la productividad la gente está más dispuesta a adoptarla a diferencia de nuevas tecnologías que no producen un beneficio económico importante, lo que explica, por ejemplo, la lenta expansión de las redes de acueductos en todo el mundo, hoy hay alrededor de 7 millones de contenedores viajando por el mundo ya sea en barco, tren o camión transportando las mercancías de una forma segura y barata. Estas simples cajas de metal han revolucionado el comercio internacional, hicieron al mundo más pequeño y a la economía mundial más grande.

Otra característica especial de los contenedores es la presencia de unos cubos metálicos los cuales permiten que las grúas puedan engancharlos para su fácil manipulación y cubicación en los barcos o apilamiento en los patios contenerizados, así como el aseguramiento en las plataformas de los planchones que los transportan vía terrestre.

Imagen N° 1 Tipos de Unidades de Carga utilizadas por vía marítima

<p>20' Dry Freight Container</p> <p>Payload: 38,600 lbs. 17,508 kgs. Cubic Capacity: 1,164 cu. ft. 32.96 cbm.</p> <p><u>Interior Specifications</u> Length: 19' 5" Width: 7' 8 3/8" Height: 7' 9 5/8"</p> 	<p>40' High Cube Container</p> <p>Payload: 45,200 lbs. 20,502 kgs. Cubic Capacity: 2,700 cu. ft. 76.46 cbm.</p> <p><u>Interior Specifications</u> Length: 39' 3/8" Width: 7' 8 3/8" Height: 8' 8"</p> 
<p>20' Open Top Container</p> <p>Payload: 38,100 lbs. 17,282 kgs. Cubic Capacity: 1,126 cu. ft. 31.88 cbm.</p> <p><u>Interior Specifications</u> Length: 19' 5" Width: 7' 8 1/8" Height: 7' 9 5/8"</p> 	<p>40' Open Top Container</p> <p>Payload: 45,250 lbs. 20,525 kgs. Cubic Capacity: 2,295 cu. ft. 64.99 cbm.</p> <p><u>Interior Specifications</u> Length: 39' 6 1/8" Width: 7' 8 3/4" Height: 7' 5 7/16"</p> 
<p>20' Collapsible Flat Rack</p> <p>Payload: 39,160 lbs. 17,762 kgs.</p> <p><u>Interior Specifications</u> Length: 19' 6" Width: 7' 5" Height: 6' 9 3/4"</p> 	<p>40' Collapsible Flat Rack</p> <p>Payload: 55,600 lbs. 25,219 kgs.</p> <p><u>Interior Specifications</u> Length: 39' 7" Width: 8' 0" Height: 6' 9 3/4"</p> 
<p>20' Reefer Container</p> <p>Payload: 38,118 lbs. 17,290 kgs. Cubic Capacity: 950 cu. ft. 26.90 cbm.</p> <p><u>Interior Specifications</u> Length: 17' 10" Width: 7' 4 1/16" Height: 7' 3 1/2"</p> 	<p>40' High Cube Reefer Container</p> <p>Payload: 57,120 lbs. 25,909 kgs. Cubic Capacity: 1,942 cu. ft. 54.99 cbm.</p> <p><u>Interior Specifications</u> Length: 38' 0" Width: 7' 6" Height: 8' 4"</p> 

Fuente: <https://www.maitsa.com/transitario/que-es-un-container-contenedor-tipos-caracteristicas>

- **Inspección de Unidades de Carga Vía Marítima**

Debido a la gran importancia que presentan las unidades de carga para el transporte vía marítimo los organismos de control del estado tales como DIAN, INVIMA, ICA, POLICIA NACIONAL, en cualquier momento del proceso de importación o exportación a razón de mitigar el riesgo presente en cada caso podrá ordenar la inspección de una unidad de carga, con el único objetivo de asegurarse que la unidad de carga “contenedor” es apto de acuerdo a los criterios establecidos por la Organización Mundial de Aduanas según Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores (CSC).

Se puede inducir que las inspecciones a las unidades de carga que son utilizadas por vía marítima, aunque sus procedimientos de inspecciones están reglamentados por la OMA, existen amenazas externas que generan un riesgo inherente a la carga sea de contaminación biológica-

fitosanitaria-sustancias ilegales-armas, trata de personas, animales y contrabando para ellos los organismos de control crean 3 aspectos llamados “código verde, naranja o rojo, de menor a mayor complicación”.

Imagen N°2. Códigos de Alerta Aduanera

Código verde	“En el supuesto de que haya un código verde, esto implica que en aduana no ha habido ningún problema con la documentación. Por lo tanto, no habrá que abonar una cantidad suplementaria por el flete. Lo habitual es que se dé esta circunstancia porque la inmensa mayoría de los exportadores se responsabilizan de que la documentación esté en consonancia con la carga”.
Código naranja	“Cuando hay un código naranja, la aduana tiene que hacer unas comprobaciones en la documentación y es habitual que se pida una doble comprobación para evitar problemas. Como la mercancía estará retenida hasta que se solucione esta circunstancia, es posible que el exportador tenga que hacerse cargo de los gastos a partir de un determinado momento”.
Código rojo	“En el caso de un código rojo, las autoridades aduaneras no están conformes con algún detalle de la documentación o la carga y procederán a inspeccionar el contenedor. En este caso siempre habrá que abonar un sobre coste que dependerá del tipo de inspección, oscilando entre 300 a 400usd por contenedor; además, el exportador tiene que responsabilizarse de la retención. Además, y si hay que realizar una inspección, hay otros perjuicios para el exportador porque es posible que se pierda el negocio por este motivo”.

Fuente: Elaboración propia

Como **Medidas Para la Mitigación del Riesgo de Contaminación a las Unidades de Carga Contenerizadas Vía Marítima, se encuentran las Inspecciones No Intrusivas** las cuales son una operación de control realizada por las autoridades con el fin de determinar como se muestra en la Imagen N° 3, la naturaleza, el estado, el número de bultos, el volumen, el peso y demás características de las mercancías, la carga, los medios o unidades de carga o los embalajes; mediante sistemas de alta tecnología que permitan visualizar estos aspectos a través de imágenes, sin perjuicio de la facultad de realizar inspección física cuando las circunstancias lo ameriten.

El objetivo del control por métodos no intrusivos permite realizar el control de cargas para detectar posibles ilícitos sin que ello afecte el flujo de mercancías del comercio exterior, a partir de posibles novedades o dudas surgidas de las imágenes obtenidas. Es recién sobre esa base o duda que se despliega la tarea de control intrusivo o físico, sobre la carga. Para ello será necesario contar con perfiles de riesgo para filtrar operaciones a escanear.

Generalmente este tipo de control se realiza empleando medidas estadísticas que define una secuencia aleatoria determinada o al azar y la herramienta utilizada se llama “escáner de rayos X de doble energía de última generación y es utilizado para verificar el cumplimiento de la carga con la documentación manifiesta y la detección de contrabando, explosivos, narcóticos y armas.

Imagen N° 3 Inspección escáner de rayos X de doble energía de última generación



Fuente: <https://www.wi-ltd.com/product/container-cargo-x-ray-scanning-portal/#decamiones> (2019).

En los procesos de revisión se encuentra también la **Inspección Simultánea** la cual es una actuación conjunta, coordinada y concurrente realizada por parte de las autoridades de control que intervienen en la supervisión y control de las operaciones de comercio exterior, para examinar las mercancías, la carga, los embalajes y los medios o unidades de carga que se seleccionen para inspección los organismos de control que interactúan en este tipo de inspecciones por lo general son la DIAN y POLICIA, y para los casos donde existen mercancías de tipo especial actúan en conjunto con ICA e INVIMA, la inspección simultánea podrá realizarse a través del mecanismo de la inspección no intrusiva o de manera física.

Cuando los controles no son suficientes o se genera una sospecha adicional se puede encontrar la **Inspección Preembarque o Prestiba** es la operación selectiva realizada por parte de policía antinarcóticos a la carga, antes del embarque a la motonave o aeronave, para descartar contaminaciones internas.

Las **Medida Sanitaria de Seguridad** son medidas encaminadas a proteger la salud pública, de inmediata ejecución, con carácter preventivo y transitorio y se aplicaran sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar, como lo destaco el Oficial de Inocuidad y Calidad Alimentaria de FAO/RLC, Rodolfo Rivers, las Medidas Sanitarias y Fitosanitarias, por su propia naturaleza, facilitan o restringen el comercio de productos agropecuarios, efectos que a su vez generan impactos económicos y sociales tanto en el país productor (exportador) como en el país receptor (importador), como consecuencia de lo anterior - añadió el Oficial - el estatus sanitario y

fitosanitario tiene un gran impacto socio-económico tanto en la salud pública como en la producción y comercialización de productos agroalimentarios por el alto costo que significa para los servicios de salud públicos y privados, la atención de las enfermedades causadas por alimentos (FAO, 2019).

Requisitos Fitosanitarios Son las condiciones prescritas oficialmente que se han de cumplir a fin de impedir la introducción y/o diseminación de plagas. La ONPF (Organización Nacional de Protección Fitosanitaria en este caso ICA en Colombia) del país importador deberá especificar con antelación los requisitos fitosanitarios en la legislación, reglamentación (por ejemplo, permisos de importación, acuerdos y convenios bilaterales).

Requisitos Zoosanitario Condiciones que deben cumplir los bienes pecuarios importados con el fin de proteger la salud y vida de los animales presentes en el territorio nacional de los riesgos resultantes de la entrada, radicación o propagación de plagas, enfermedades y organismos patógenos o portadores de enfermedades. Estos deben estar en correspondencia con las normatividad nacional e internacional y deben venir debidamente certificados por las autoridades veterinarias del país de origen.

Inspección De Seguridad Física Estructural de la Unidad de Carga Gran parte de mantener la integridad de la unidad contenerizada consiste en una detallada revisión física de la estructura del contenedor y sus mecanismos de cierre, haciendo énfasis en las partes más vulnerables como lo son piso, estructura en vacío y modificaciones de los cierres.

La responsabilidad de estas inspecciones son los generadores de carga, por tal motivo es indispensable que las personas cuenten con las habilidades y competencias para poder efectuar esta labor a si mismo las herramientas para su validación como guía a la verificación se anexa un check list para verificación de las 7 partes más críticas del contenedor según se indican en el Anexo D y se expresan a continuación:

- Verificación del estado externo e interno del contenedor, lo cual le dará una idea de su estado general y posibilita detectar si se han efectuado reparaciones impropias recientes o no ajustadas a normas internacionales estándar.

Verificación y comprobación del número de contenedor, el cual debería estar impreso en diferentes partes del contenedor.

- Inspección de puertas de los contenedores, donde se debe verificar que los sitios vulnerables no han sido modificados sin ajustarse a los estándares internacionales.

- Inspección de los pisos de los contenedores, la cual debe hacerse desde la parte interior hacia el exterior; los riesgos generalmente se incrementan en esta área porque los mecanismos para levantar los contenedores y revisarlos en la parte inferior al ser muy especializados resultan costosos.

Se recomienda hacer esta inspección en el momento en que el contenedor es manipulado en el patio de contenedores o cuando va a ser puesto en zonas de almacenaje temporal.

- Inspección a los techos de contenedores, en particular los refrigerados o los que tiene dispositivos de aislamiento térmico que se convierten en sitios privilegiados para los delincuentes por su dificultad de revisión.
- Inspección de las paredes del contenedor pues se puede utilizar el largo del contenedor para establecer un doble fondo. En este caso se debería verificar siguiendo los procedimientos indicados para el caso de piso y techo.

Para los contenedores de tipo frigorífico al ser sus estructuras más complejas por su unidad de enfriamiento y por el tipo de carga, estos contenedores son difíciles de inspeccionar una vez cargados, debido a la necesidad de mantener estable la cadena de frío.

Es por ello que resulta de mayor facilidad hacer su inspección antes del llenado. En especial habría que tener cuidado con las áreas del evaporador o conexión de equipos especiales que suministran frío que, generalmente, tienen espacios libres y mecanismo que internamente están en movimiento.

Otra área de especial cuidado es la del condensador que posee mecanismo de apertura rápida; cajas de control eléctrico que ofrecen espacios suficientes para servir de escondite; así como, el área del compresor y de la batería ya que ofrecen espacios que pueden ser empleados como escondite de mercancía ilícita.

Es importante tener en cuenta el E.I.R. (Equipment Interchange Receipt), documento que prueba las condiciones bajo las cuales se realizó el intercambio de equipo intermodal, ya que con él se traspasa la responsabilidad del contenedor.

Este documento normalmente es usado para evidenciar el movimiento de un equipo intermodal de una entidad a otra, donde implique cambio de responsabilidad, dejando así asentado las condiciones en que es entregado y/o devuelto dicho contenedor.

En tal sentido, el E.I.R es un documento que muestra los términos o condiciones en los cuales un equipo es entregado por las líneas navieras o es devuelto a ésta. Así mismo, este

documento tiene legalidad ante cualquier entidad gubernamental.

Este documento determina a la entidad responsable del equipo en un determinado momento y el estado físico en que recibe y entrega el mismo.

Precintos de Seguridad como Mecanismo de Protección a la Integridad de la Carga

“La Norma Internacional ISO 17712, se ocupa de todo tipo de sellos de seguridad que se usen en los contenedores marítimos. El cumplimiento de la norma ISO 17712 requiere una confirmación independiente en tres áreas:

- Pruebas físicas para determinar la clasificación de un sello por su fuerza física.
- Proceso de auditoría de los procedimientos comerciales del proveedor relacionados con la seguridad.
- Pruebas físicas que obtiene la calificación de “Aprobado” en relación a evidencias de manipulación.

A partir del 1ro de marzo de 2012, todos los sellos compatibles con la norma ISO 17712 deben ser certificados como inviolables (a prueba de manipulaciones).

Debido a un incremento aduanero de los requisitos de seguridad, el enfoque del mercado se concentra en los sellos clasificados como 17712 “H” de alta seguridad.

Los sellos de barril o botella (tipo perno) y de cable son los tipos tradicionales de sellos de fuerza de barrera “H”.

Los proveedores deben garantizar que tanto sus productos como sus procedimientos comerciales relacionados con la seguridad cumplen con la norma.

Los proveedores deben ser capaces de producir a pedido, pruebas independientes apropiadas e informes de auditoría, conocidos comúnmente como Certificados de Conformidad.

Los compradores que necesitan sellos compatibles con la norma 17712 deben estar atentos al hacer sus compras y deben ser capaces de obtener una certificación independiente por escrito de un proveedor cuyo producto y procesos cumplen o exceden las vallas de la norma ISO 17712.

El PAS se centra en los parámetros físicos de las tres clases o niveles de fuerza de barrera del sello: Sellos de alta seguridad (H) que son construidos generalmente en materiales como el metal, con el propósito de retrasar la intrusión y ofrecer resistencia alta, para ser destruido se debe utilizar una cizalla para cortar el material metálico. Sellos de seguridad (S) son aquellos construidos con el propósito de revelar los intentos de intrusión sobre el contenedor y ofrecen un nivel limitado de resistencia a los intentos de abrir la carga. Sellos indicativos (I) están fabricados

con materiales que pueden ser rotos fácilmente con las manos.

La fuerza de la barrera de un sello fue y sigue siendo medida mediante cuatro pruebas: de impacto, de corte, de flexión y de resistencia a la tracción. Los valores de las pruebas que distinguían entre las clases I, S y H, reflejaban los números utilizados por la mayoría de las autoridades aduaneras.

Se ha mejorado la calidad de los precintos que se emplean en el comercio internacional utilizando programas relacionados con el comercio, que promueven o requieren el uso de la norma ISO compatible con los sellos “H”. Dos de los primeros programas fueron la Asociación Aduanas-Comercio Contra el Terrorismo (C-TPAT, por sus siglas en inglés) y el “Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global” de la Organización Mundial de Aduanas.

El gran ímpetu de las actividades de segunda generación produjo las “Prácticas relacionadas a la seguridad de los fabricantes de sellos”. El propósito del anexo es elevar la calidad de las prácticas relacionadas a la seguridad en la industria de sellos mecánicos y garantizarle al comprador que su proveedor cumple con las buenas prácticas de la industria. Dichas prácticas definen más de dos docenas de las prácticas requeridas, tales como el mantenimiento de los programas de aseguramiento de la calidad (ISO 9001), la evaluación de riesgo de las instalaciones, los programas de retención de datos durante siete años para todos los sellos, así como el control del acceso a las áreas de producción y almacenamiento.

Los cambios de la tercera generación publicados en la norma ISO 17712: 2010 abordaron los problemas técnicos, añadieron pruebas para evidencias de manipulación, aclaración de los diseños de programación de las pruebas y agregaron especificidad a los procedimientos de las pruebas. Otro cambio técnico, que refleja la experiencia del usuario, estableció un diámetro mínimo de 18 mm de ancho para los sellos de botella (tipo perno).

La norma ISO17712 se caracteriza por brindar una flexibilidad inusual a los laboratorios de pruebas en la culminación de las operaciones de prueba para averiguar si se encontró una evidencia de manipulación. Hay que tener en cuenta que la manipulación debe dejar evidencia de manipulación detectable en cada una de las tres pruebas; tres éxitos obtienen una calificación de “Aprobado”. Si se alcanza un resultado “no detectable” en cualquiera de las pruebas esto va a generar una calificación de “No Aprobado” para el sello. Todas las clases de sellos – “I”, “S” y “H” - deben obtener la calificación “Aprobado” para calificar como conforme a la norma 17712” (Manual sobre control de Contenedores Primera Edición: enero 2013 Hecho el Depósito Legal en

la Biblioteca Nacional del Perú N° 201301428).

Tal y como lo establece Vallejo, C. A. (2015). N en su ensayo académico “Transporte de drogas en contenedores: Riesgo de la cadena logística de abastecimiento internacional”. Existen tres normas de gestión aplicadas a la cadena de suministro como mecanismo de mitigación del riesgo de contaminación, todas de carácter internacional, asociadas a la seguridad de la cadena logística o de la cadena de abastecimiento.

Una de ellas, es la establecida por la Organización Mundial BASC (WBO), esta es de carácter privado y que agremia a diferentes empresas asociadas al comercio exterior y para las cuales ha desarrollado tres tipos de estándares aplicables a cada una de ellas su objetivo es lograr el aseguramiento de procesos, minimizar los riesgos por narcotráfico, terrorismo y contrabando, principalmente, sin desligar otros riesgos de igual importancia.

El BASC tiene representación a nivel mundial y trabaja de la mano para que los empresarios que se encuentran adscritos al BASC, tengan beneficios en los procesos de expo-impó, con sus mercancías y las operaciones que desarrollan.

Para lograrlo las empresas deberán implementar unos estándares de acuerdo a su sector, por los cuales se obtiene una certificación siempre y cuando no se generen no conformidades en la norma y sus estándar al sector elegible este deberá ser renovado de manera anual y en donde el enfoque principal está basado en el levantamiento de un análisis de riesgos, que permita implementar medidas de seguridad que aseguren la trazabilidad de la operación de exportación o de importación y la implementación de criterios de seguridad.

“Es importante resaltar que para BASC, la seguridad del contenedor es parte fundamental de la cadena de suministros por esto tiene establecido el cumplimiento de algunos pasos con el fin de evitar que el riesgo de contaminación se llegue a presentar.

Es por esto que tiene un capítulo el cual denomina Seguridad del Contenedor y de la Carga, en este capítulo lo que se quiere mostrar es el control que se debe tener del contenedor desde el momento que llega para ser cargado, durante su cargue, la instalación de los sellos de seguridad y el seguimiento que se debe tener durante el recorrido hasta ser entregado en puerto, todo esto debe estar acompañado de una evidencia física de que cada una de estas exigencias se cumpla según lo indica la norma.

La Norma ISO 28000, se refiere a la seguridad de la cadena de abastecimiento y la forma como las compañías, bajo la definición de aguas arriba y aguas abajo, identifican los actores de la

cadena de abastecimiento desde los proveedores y los clientes y establecen los procedimientos y controles que se deben tener.

Por su parte, la Norma ISO 28001 establece la seguridad logística, una política de gestión de la seguridad coherente con la gestión de amenazas y riesgos de la seguridad de la organización, determinando objetivos, compromiso con la legislación actual aplicable; exige a las compañías el planteamiento de las metas de gestión de seguridad, pretende que estas direccionen sus esfuerzos a la prevención, involucrando a las partes interesadas, contratistas y personal en el cumplimiento de controles y convirtiendo los riesgos en la forma para la toma de decisiones.

También exige la documentación de las fallas relacionadas con la seguridad, incidentes, no conformidades y acciones correctivas y preventivas que obedezcan a que el sistema de gestión se implemente bajo el ciclo PHVA, de esta forma se deben hacer auditorías internas, revisión por la dirección y todos los registros asociados.

Finalmente se encuentra el C-TPAT (Customs-Trade Partner ship against Terrorism), que nace desde los ataques terroristas a los Estados Unidos, el 11 de septiembre del 2001, en donde el mundo con dolor y asombro observó como un grupo de terroristas suicidas, burlando todos los sistemas de seguridad, efectuaba un ataque coordinado sobre diversos objetivos en los Estados Unidos de Norte América, provocando grandes daños materiales y miles de muertes.

Por lo tanto, los efectos sobre el comercio internacional fueron severos, la conclusión unánime, fue que el terrorismo se había globalizado y la comunidad internacional decidió que se necesitan nuevas normas respecto a seguridad.

Como consecuencia de lo anterior, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, inmediatamente después del 11 de septiembre de 2001, por su resolución 1368 de 2001, llamó a los Estados Unidos a trabajar juntos de manera urgente, para llevar a los culpables a la justicia y condenó en los términos más fuertes, el ataque terrorista.

A su vez, la Norma C-TPAT nace entonces como un programa voluntario contra el terrorismo y el contrabando promovido por la aduana de los Estados Unidos que busca fortalecer la cadena de suministro y la seguridad nacional a través de un mayor compromiso por parte de los involucrados en la cadena de la logística entre los países de México y Estados Unidos.

Al igual que BASC, C-TPAT tiene establecido un capítulo para el control del contenedor, en esta norma se llama Seguridad en los contenedores, cajas, plataformas, entre otros, lo que busca es tener un control desde la llegada del contenedor vacío, su ingreso a cargue, durante el cargue,

su sellado y controles que se deben tener hasta la llegada a puerto, todo esto con el fin de evitar que se presente el riesgo de contaminación por droga.

Estas normas tiene un mismo objetivo pero se diferencian en el cómo, cada una puede abarcar el concepto desde una perspectiva diferente pero todas buscan eliminar que el riesgo se presente dentro de la cadena de suministros; esto para las organizaciones es una ventaja ya que según el mercado que quieran capturar deben tener en cuenta la norma que en ese país o mercado se utilice o tengan como referencia ya que es en este aspecto en donde nosotros debemos saber manejar una buena estrategia y no ir en contra de la visión del negocio, sin perder de vista la seguridad que debemos mantener para que el producto llegue sin ningún tipo de contaminación".
 Vallejo, C. A. (2015). Transporte de drogas en contenedores: Riesgo de la cadena logística de abastecimiento internacional. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/10654/13671>.

Una de las afectaciones que sufren las organizaciones con las prácticas de inspección de unidades de carga en los puertos son los **Costos Promedio de Inspección para Contenedores**, tal como se muestra en la Imagen N°4, también encontramos efectos a las empresas propietarias de la carga como son flujo de caja, posibles daños a las mercancías, demoras en las inspecciones y pérdida de reserva en motonave generado la materialización de otro riesgo inherente como es la pérdida de cliente por no entrega a tiempo de sus productos adquiridos en unos tiempos límites sin contar en el peor de los escenarios la contaminación de una de las unidades de carga la cual desencadenaría daños irreversibles a la reputación de la organización.

Imagen N° 4 Costos de Inspección para Contenedores

SERVICIOS DE INSPECCIONES	TARIFAS COP
Inspección DIAN (Cont. 20’/40’)	1,017,000
Inspección ICA e INVIMA (Cont. 20’/40’)	850,000
Inspección Antinarcoáticos (Cont. 20’/40’) Cuadrilla	1,147,000
Inspección Antinarcoáticos (Cont. 20’/40’) Scanner	667,000
Inspección Antinarcoáticos (Cont. 20’/40’) Chatarra	1,271,000
Inspección Refer. (Cont. 20’/40’) Modulo	475,000
Inspección Refer. (Cont.20’/40’) Túnel de Frío, cuadrilla	1,209,000

Fuente: Boletín de prensa Sociedad Portuaria de Buenaventura (2019)

CONCLUSIONES

- Desde la normatividad y sus procedimientos existentes para la inspección de las unidades de carga utilizadas vía marítima se encuentra que su exposición al riesgo es alta frente a las amenazas que trae inherente cada carga pero que a su misma vez al realizar una adecuada gestión del riesgo y controles estas pueden ser mitigadas y controladas so pena de generarse una materialización que puede conllevar a una contaminación sea de tipo ilícito, sanitario o fitosanitario.
- Las medidas de seguridad para garantizar la integridad de las unidades de carga deben ser un esfuerzo mancomunado entre empresas y puertos.
- Las empresas asumen riesgos al interior de sus procesos al no implementar estrategias que permitan brindar una seguridad a sus cargas generando unos costos muy altos al no contar con ellas.
- Las empresas deben implementar controles y estrategias de acuerdo a los estándares de las normas internacionales existentes como son ISO 28000, BASC y los programas de acreditación que ofrece el estado como son OEA-CTPAT con el fin de minimizar los riesgos de las unidades de carga que serán trasladados por vía marítima.
- Los puertos deben incrementar sus medidas de seguridad en las instalaciones físicas con el fin de prevenir el sabotaje a los procesos de la cadena de suministro en especial los de las unidades de carga.
- Garantizar la detección temprana de los riesgos de Invima, ICA, aduaneros, y los propios de productividad para establecer prácticas efectivas que permitan mantener una continuidad del negocio.
- Desarrollar practicas seguras en los procesos de inspección de unidades de carga no solo ayudan a combatir las amenazas internas y externas de la carga y sus riesgos derivados, sino que devuelve la confianza a las empresas generadoras de carga mejorando la

reputación del país y fortaleciendo el comercio internacional.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Agüero, B. (2012, 24 de septiembre). PDI métodos más curiosos usados para ocultar y transportar droga. Diario La Tercera. Santiago de Chile. Recuperado el domingo 23 de marzo de 2014 en <http://www.latercera.com/noticia/nacional/2012/09/680-484671-9-pdi-revelalos-metodos-mas-curiosos-usados-para-ocultar-y-transportar-drogas.shtml>.
- Martínez, Á. (2015). Impacto Del Tratado De Libre Comercio –TLC- En La Actividad Logística Portuaria De Colombia A: Comparación Entre Los Puertos De Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, Y Buenaventura. Dictamen Libre.
- Vallejo, C. A. (2015). Transporte de drogas en contenedores: Riesgo de la cadena logística de abastecimiento internacional. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/10654/13671>.
- ICA. (2019). Disponible en: <https://www.ica.gov.co/el-ica/funciones>
- Comunicaciones Moldtrans, 2018. <https://www.moldtrans.com/inspeccion-de-mercancia-y-precio-del-transporte-maritimo/#>
- ActualidadFCE. Disponible en :<https://actualidadfce.blogspot.com/2013/06/la-importancia-de-los-contenedores-en.html>)
- Caballero, S. (2013). Tendencia a la contenerización de la carga. Aprendiendo mas
- Indaburu, (2018). Manual Práctico de Operaciones Portuarias y Transporte Marítimo.
- Serrano, J. O. (2014). Medidas para inspeccionar y contrarrestar la contaminación de carga en operaciones de la cadena de suministro: <http://hdl.handle.net/10654/11489>.
- Beltrán, H. (2016) Medidas De Precaución Orientadas Hacia Las Empresas Exportadoras Al

Realizar Operaciones De Carga Contenerizadas Para Minimizar Riesgos Logísticos.

<http://repositorio.utmachala.edu.ec/handle/48000/9088>

Norma BASC Versión 5-2017 y Estándar internacional de seguridad Basc 5.0.1

Requisitos del programa OEA, requisitos de Seguridad.

Mincomercio Industria y Turismo, Subdirección De Diseño y Administración de Operaciones,
Dirección De Comercio Exterior, Manual De Procedimientos De Inspección Física
Simultánea De Mercancías – Versión 06

Manual sobre control de Contenedores Primera Edición: enero 2013 Hecho el Depósito Legal en
la Biblioteca Nacional del Perú N° 201301428

ISO 28000:Estándar de gestión de la cadena de suministro.

ISO 6346: Contenedores de carga - Codificación, identificación y marca.

ISO 668: Serie 1 contenedores de carga - Clasificación, dimensiones y posiciones.

Naciones Reglamento Modelo de Transporte de mercancías peligrosas; UNIDAS: Nueva York y
Ginebra, 2009 (ST/SG/AC.10/1/Rev 16).

Organización 2005 Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio
www.coomd.org/en.aspx

FAO (2019). Disponible en: <http://www.fao.org/americas/noticias/ver/es/c/230315/>

Organización Mundial del Comercio TN/TF/W/51. 2005. Grupo de Negociación sobre la
Facilitación. Guía de apoyo a las negociaciones de la OMC COMERCIO: sobre

facilitación del comercio, elaborada por el Banco Mundial.

Sydsa: Identificación y señalización; catálogo 2010; empresa mexicana especializada en productos de Señalización, Identificación y Seguridad Visual.

Policía de Colombia. (2019) Disponible en: <https://www.policia.gov.co/especializados/portuaria-aeroportuaria/funciones>).

B.I.C.: Bureau International des Containers et du Transport Intermodal <http://www.bic-code.org/>

BASC. Business Alliance for Secure Commerce <http://www.wbasco.org/>

SUNAT: Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria Contenedores Procedimiento General <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/despacho/especiales/contenedores/procGeneral/index.html>

ISO: International Standardization Organization <http://www.iso.org>

ISO17712 http://www.iso.org/iso/catalogue_detail.htm?csnumber=41017

ANEXOS A

Términos y definiciones

- **Unidades de Carga:** Una unidad de carga es la unidad básica de almacenaje y transporte dispuesta sobre un soporte o embalaje modular (caja, pallet, contenedor, etc.) con el fin de conseguir una manutención eficiente.
- **Cadena de Suministro:** La cadena de suministro es el nombre que se le otorga a todos los pasos involucrados en la preparación y distribución de un elemento para su venta, es decir, es el proceso que se encarga de la planificación o coordinación de las tareas a cumplir, para poder realizar la búsqueda, obtención y transformación de distintos elementos, de esta forma poder comercializar un producto para que el mismo sea de fácil acceso al público.
- **Inspección de Contenedor:** La inspección de contenedores de carga es un procedimiento de seguridad para verificar la integridad física de su estructura y la confiabilidad del mecanismo de cerradura de las puertas, que mantendrán en buenas condiciones los productos que se trasladen en ellos.
- **Contaminación:** se refiere básicamente a la alteración de la pureza de algo, cualquier sustancia en cualquier estado
- **Contenedor:** Recipiente metálico grande y recuperable, de tipos y dimensiones normalizados internacionalmente y provisto de ganchos o argollas para facilitar su carga y descarga mediante grúas, que sirve para transportar mercancías a grandes distancias.
- **Precinto:** un precinto de seguridad es un dispositivo físico y numerado que se coloca sobre algún mecanismo de cierre de tal forma que, para acceder a los valores o mercancías contenidas, se deba provocar la destrucción completa del precinto, lo cual debería suceder solo en dos circunstancias: que lo rompa una persona autorizada o sea objeto de alteración.
- **BASC:** (Business Anti-Smuggling Coalition o Coalición Empresarial Anticontrabando) es un programa de cooperación entre el sector privado y organismos nacionales y extranjeros, creado para fomentar un comercio internacional seguro.
- **OEA:** autorización que otorga la autoridad aduanera, atendiendo los lineamientos propuestos por la Organización Mundial de Aduanas, a una empresa que demuestra estar comprometida con la seguridad en toda su cadena de suministro, mediante el cumplimiento

de requisitos en materia de seguridad e historial satisfactorio de obligaciones aduaneras y fiscales

- **Actividad Portuaria:** Se consideran actividades portuarias la construcción, operación y administración de puertos, terminales portuarios; los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica; y, en general, todas aquellas que se efectúan en los puertos y terminales portuarios, en los embarcaderos, en las construcciones que existan sobre las playas y zonas de bajamar, y en las orillas de los ríos donde existan instalaciones portuarias.
- **Embarcadero:** Es aquella construcción realizada, al menos parcialmente, sobre una playa o sobre las zonas de bajamar o sobre las adyacentes a aquéllas o éstas, para facilitar el cargue y descargue, mediato o inmediato, de naves menores.
- **Operador Portuario:** Es la empresa que presta servicios en los puertos, directamente relacionados con la entidad portuaria, tales como cargue y descargue, almacenamiento, practicaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento.
- **Puerto:** Es el conjunto de elementos físicos que incluyen obras canales de acceso, instalaciones de servicios, que permiten aprovechar un área frente a la costa o ribera de un río en condiciones favorables para efectuar operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves, intercambio de mercancía entre tráfico terrestre, marítimo y/o fluvial. Dentro del puerto quedan los terminales portuarios, muelles y embarcaderos.
- **Puerto Fluvial:** Es el lugar situado sobre la ribera de una vía fluvial navegable, adecuado y acondicionado para las actividades fluviales
- **Plataforma Flotante:** Estructura o artefacto sin propulsión propia que sobrenada, que se destina para prestar servicios que faciliten las operaciones portuarias.
- **Puerto de Cabotaje:** Es aquel que sólo puede utilizarse en operaciones entre puertos colombianos.
- **Puerto habilitado para el comercio exterior:** Es aquel por el cual pueden realizarse operaciones de comercio exterior.
- **Puerto Oficial:** Es aquel cuya infraestructura pertenece a una sociedad portuaria en donde alguna entidad pública posea más del 50 por ciento del capital. Los puertos oficiales pueden ser de servicio público o de servicio privado.
- **Muelle:** Construcción en el puerto o en las riberas de las vías fluviales, donde atracan las

embarcaciones para efectuar el embarque o desembarque de personas, animales o cosas.

- Navegación Fluvial: Acción de viajar por vías fluviales en una embarcación fluvial.
- Operador Portuario Fluvial: Es la persona natural o jurídica, que presta servicios en los puertos de cargue y descargue, almacenamiento, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, clasificación y reconocimiento de la carga, entre otras actividades y sujetas a la reglamentación de la autoridad competente.
- Puerto de Origen: Es aquel en el cual una embarcación inicia un viaje, previo permiso de zarpe.
- Riesgo: representa la posibilidad de que un evento inesperado afecte a la organización, influyendo negativamente en las actividades normales o impidiendo que las cosas se realicen de acuerdo a lo planeado.
- Puerto de Destino: Es aquel en el cual una embarcación finaliza un viaje, cumpliendo un itinerario anunciado y reportándose ante la autoridad competente.
- Ribera: Terreno colindante con un cuerpo de agua.
- Acta de Inspección: Documento diseñado por la autoridad de control, en el que se consigna el resultado de una actuación de inspección.
- Autoridad Aduanera: Es el funcionamiento público o dependencia oficial que en virtud de la ley y en ejercicio de sus funciones tiene la facultad de exigir o controlar el cumplimiento de las normas aduaneras.
- Autoridad Sanitaria: Autoridad responsable de ejercer funciones de prevención, inspección, vigilancia y control sanitario. (ICA – INVIMA y Secretaría Ambiental de Salud del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina).
- Autoridad Policía Antinarcóticos: Es el funcionamiento público (Policía Antinarcóticos) que en virtud de la ley y en ejercicio de sus funciones, tiene la facultad de ejercer las acciones, controles y mecanismos para combatir el narcotráfico y delitos conexos en los puertos aeropuertos y paso de frontera.
- ICA: Instituto Colombiano Agropecuario.
- INVIMA: Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos.
- Sociedad Portuaria: Son sociedades constituidas con capital privado, público o mixto, cuyo objeto social es la construcción, mantenimiento, rehabilitación, administración y operación de los terminales.

- Agente de Carga Internacional: Persona jurídica inscrita ante la dirección de impuestos y aduanas nacionales, para actuar exclusivamente en el modo de transporte marítimo, cuyo objeto social incluye, entre otras, las siguientes actividades: coordinar y organizar embarques, consolidar carga de exportación o desconsolidar carga de importación y emitir o recibir del exterior los documentos de transporte propios de su actividad. (ley 1 de 1991).
- Estupefaciente: Sustancia susceptible de inducir a abuso o dependencia a través de su consumo. Sustancia inscrita en las listas I, II y III de estupefacientes establecidas en la Convención Única de 1961.
- Incautación: Procedimiento de Policía Judicial mediante el cual se deja a disposición de las autoridades penales y judiciales elementos de prueba o producto de hechos ilícitos.
- Inspección Física: Actuación realizada por las autoridades competentes, con el fin de determinar a partir del reconocimiento de la mercancía, su naturaleza, origen, estado, cantidad, valor, clasificación arancelaria, tributos aduaneros aplicables, régimen aduanero y tratamiento tributario.

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

Serrano, J. O. (2014)

Ley 962 de 2005, Artículo 60

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

También podemos encontrar el **Decreto 4149 de 2004**, donde se asegura en su **Artículo 8.** “Las entidades administrativas que por mandato legal deban intervenir en la inspección física de la mercancía o en la revisión de carga que ingrese o salga del territorio nacional por los puertos, aeropuertos o pasos de frontera, garantizarán que esta diligencia se realice de manera simultánea. Lo anterior, sin perjuicio de las facultades permanentes de inspección atribuidas legalmente a la policía antinarcoóticos” (CPC, 2004).

Es por esta razón que en el **Decreto 1520 de 2008** en su **Artículo 1.** “La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN, la Policía Nacional - Dirección Antinarcoóticos, el Fondo Nacional de Estupefacientes, el Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos INVIMA, las Entidades Territoriales de Salud y el Instituto Colombiano Agropecuario ICA, como autoridades de control que por mandato legal deben realizar labores de supervisión y control en las operaciones de comercio exterior e intervenir en la inspección física de la mercancía que ingrese o salga del territorio nacional, garantizarán que ésta diligencia se realice de manera simultánea y en un término no superior a un (1) día calendario, contado a partir de la determinación de la misma, teniendo en cuenta lo establecido en el presente Decreto y en el “Manual de Procedimientos de Inspección Física Simultánea” (CPC, 2008).

En consecuencia, con lo anterior vemos como en el **Documento CONPES 3469 de 2007.** Se establece una **Recomendación No. 7.** “Solicitar al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, continuar con la coordinación y concertación del plan de acción de implementación del

modelo de inspección simultánea en los nodos de transferencia, con el apoyo de la DIAN, INVIMA, ICA y Policía Antinarcóticos...” (CONPES, 2007)

En dicho documento **CONPES 3342 de 2005**. En la **Recomendación No. 12**. “Solicitar al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, en coordinación con el Ministerio de Transporte, adelantar las acciones necesarias para facilitar los procedimientos de inspección y seguridad en la carga de comercio exterior” (CONPES, 2005).

Frente a esto la **DIAN**. En el **Decreto No. 2685 de 1999. Régimen de Importaciones. Artículo 126**. Sobre la Inspección aduanera en importaciones. La autoridad aduanera, a través del sistema informático aduanero, con fundamento en criterios basados en técnicas de análisis de riesgo o aleatoriamente, podrá determinar la práctica de inspección aduanera documental o física dentro del proceso de importación. También deberá efectuarse la inspección aduanera por solicitud escrita del declarante (DIAN, 1999).

Por lo tanto, cuando la autoridad aduanera determine que debe practicarse una inspección aduanera, el declarante deberá asistir, prestar la colaboración necesaria y poner a disposición los originales de los documentos soporte de que trata el artículo 121 de este decreto, a que haya lugar y suscribir el acta respectiva conjuntamente con el inspector, en la cual se deberá consignar la actuación del funcionario y dejar constancia de la fecha y hora en que se inicia y termina la diligencia. El funcionario que practique la diligencia, consignará además el resultado de su actuación en el sistema informático aduanero (1999).

En el documento se exponen diferentes aportes frente al **Régimen de Exportaciones** en su **Artículo 274** que menciona sobre la Inspección aduanera, dice que: La autoridad aduanera, con fundamento en criterios técnicos de análisis de riesgo, podrá determinar la práctica de la inspección documental, física o no intrusiva a las mercancías en trámite de exportación. También podrá efectuarse la inspección aduanera por solicitud del declarante con la presentación de la solicitud de autorización embarque (Régimen de Exportaciones, 2015).

Instituciones como el **ICA**, en su **Decreto No. 1840 de 1994, Artículo 1**. Dice que: El ámbito de aplicación del presente Decreto cubre todas las especies animales y vegetales y sus productos, el material genético animal y las semillas para la siembra existentes en Colombia o que se encuentren en proceso de introducción al territorio nacional, como también los insumos agropecuarios (ICA, 1994).

También en su **Artículo 2**. Menciona la importancia de: El manejo de la sanidad animal, de la

sanidad vegetal y el control técnico de los insumos agropecuarios, así como el del material genético animal y las semillas para siembra, comprenderán todas las acciones y disposiciones que sean necesarias para la prevención, el control, supervisión, la erradicación, o el manejo de enfermedades, plagas, malezas o cualquier otro organismo dañino, que afecten las plantas, los animales y sus productos, actuando en permanente armonía con la protección y preservación de los recursos naturales. Las acciones y disposiciones a que hace alusión este Artículo estarán relacionadas con:

- Las campañas de prevención, control, erradicación y manejo de enfermedades, plagas, malezas y otros organismos dañinos a las plantas, a los animales y a sus productos.
- El diagnóstico y la vigilancia sanitaria y epidemiológica animal y vegetal.
- Las medidas cuarentenarias fitosanitarias y zoonosanitarias.
- El control sanitario, la calidad, la seguridad y la eficiencia de los productos biológicos y químicos para uso y aplicación ya sea en vegetales, en animales y en sus productos, o en el suelo.
- El control técnico de la producción, comercialización y uso de los insumos agropecuarios.
- El control técnico de la calidad de semillas para siembra y del material genético animal.
- El registro, control y pruebas tendientes a garantizar la protección varietal.
- La acreditación de personas jurídicas oficiales o particulares, mediante la celebración de contratos o convenios, para el ejercicio de acciones relacionadas con la sanidad agropecuaria y el control técnico de los insumos agropecuarios.
- La aplicación de cualquier otra medida, relacionada con la materia de este Artículo (1994)

Por su parte en el **Artículo 5o.** habla sobre: La cuarentena agropecuaria comprende todas aquellas medidas encaminadas a regular, restringir o prohibir la producción o la importación de animales, vegetales y sus productos, y restringir el movimiento o existencia de los mismos, con la finalidad de prevenir la introducción, dispersión o diseminación de plagas, enfermedades, malezas u otros organismos que afectan o puedan afectar la sanidad animal o la sanidad vegetal del país, o de impedir el ingreso, la comercialización o la salida del país de productos con residuos tóxicos que excedan los niveles aceptados nacional o internacionalmente.

El **Artículo 6o.** por su parte menciona: En materia de cuarentena agropecuaria, el ICA tendrá estas atribuciones:

- Expedir y aplicar normas y procedimientos para el control técnico de la importación, transporte, tránsito, producción, almacenamiento y exportación de vegetales, animales y sus productos;
- Interceptar, inspeccionar, decomisar, reexportar, tratar, destruir, cuarentenar y aplicar cualquier otra medida zoosanitaria o fitosanitaria, ante la presencia o sospecha de plagas, enfermedades o cualquier otro organismo dañino de importancia cuarentenaria, o que excedan los niveles de residuos tóxicos aceptados nacional o internacionalmente, en los materiales vegetales, animales y sus productos, con destino a la exportación, en proceso de introducción al país o movimiento en el territorio nacional;
- Ejercer el control fitosanitario y zoosanitario de los medios de transporte que lleguen o ingresen al país, por vía marítima, fluvial aérea o terrestre, y aplicar las medidas de prevención o control que se consideren necesarias; d) Determinar épocas de siembra, plazos límites para la finalización de cultivos, destrucción de residuos y socas de cultivos destrucción de plantaciones y otros relacionados con la materia cuando estas medidas sean necesarias para prevenir; erradicar controlar plagas, enfermedades u otros organismos dañinos de importancia cuarentenaria;
- Establecer los mecanismos adecuados para la declaratoria de áreas libres, áreas de baja prevalencia o áreas vigiladas, de plagas y enfermedades;
- Realizar la inspección de vegetales, animales y sus productos de importación o exportación cuando las circunstancias de seguridad sanitaria del país lo ameriten o constituyan requisitos de los países importadores;
- Realizar o contratar la investigación básica o aplicada tendiente a resolver los problemas que afecten la comercialización de vegetales, animales y sus productos;
- Declarar el establecimiento o erradicación de plagas, enfermedades u otros organismos dañinos a los vegetales, a los animales y sus productos, siguiendo parámetros internacionalmente reconocidos;
- Declarar zonas en cuarentena, cuando circunstancias de índole fitosanitaria o zoosanitaria lo ameriten;
- Fijar los sitios por los cuales se permitirá la importación o exportación de vegetales, animales o sus productos.

Existen a su vez diferentes resoluciones que hacen parte de este compendio, como:

- **Resolución 1889 de 10 de julio de 1996:** “por las cuales se dictan medidas de protección fitosanitaria para la actividad de exportación de papa”.
- **Resolución 1008 de 02 de junio de 1999:** “por la cual se fija los puertos, aeropuertos y puestos fronterizos por los cuales se puede importar y exportar animales, vegetales y sus productos”.
- **Resolución 1381 del 8 de julio de 1999:** “por la cual se adiciona el puerto marítimo de San Andrés a la Resolución No. 1008 de junio 2 de 1999”.
- **Resolución 2002 de 2002:** “Manual de procedimientos de Prevención y Riesgos Agropecuarios para el Grupo de Riesgos Fitosanitarios”.
- **Resolución 962 de 2002:** “Manual de procedimientos de Prevención y Riesgos Agropecuarios para el Grupo de Prevención de Riesgos Zoonosarios”.
- **Resolución 02407 de 22 de octubre de 2002:** “por la cual se dictan normas en materia de producción, distribución, comercialización, importación y movilización dentro del territorio nacional de material de propagación clonal de frutales”.
- **Resolución 1806 del 7 de septiembre del 2004:** “Por la cual se dictan las disposiciones para el ingreso y manejo de predios de producción de frutas fresca para exportación y el registro de los exportadores”.
- **Resolución 1079 de 3 de junio de 2004:** “por la cual se reglamentan los procedimientos fitosanitarios aplicados al embalaje de madera utilizado en el comercio internacional”.
- **Resolución 0148 de 18 de enero de 2005:** “por la cual se expiden normas para la producción, importación, exportación, distribución y comercialización de semillas para siembra en el país, su control y se dictan otras disposiciones”.
- **Resolución 270 de 08 de febrero de 2005:** “por la cual se modifica el Artículo Tercero de la Resolución 1806 del 7 de septiembre de 2004”.
- **Resolución 0692 de 07 de marzo de 2008:** “por la cual se autoriza el puerto fluvial de Puerto Carreño, Vichada, para importar y exportar animales, vegetales y sus productos”.
- **Resolución 0318 de 12 de febrero de 2008:** “por la cual se autoriza el Puerto Nuevo, Guajira, para importar y exportar animales, vegetales y sus productos”.
- **Resolución 492 del 18 de febrero del 2008:** “por la cual se dictan disposiciones sobre la sanidad vegetal para las especies de plantas ornamentales”.
- **Resolución 3317 de 24 de septiembre de 2008:** “por la cual se modifica la resolución

0492 de 18 de febrero de 2008”

- **Resolución 2964 de 2008:** “por la cual se dictan disposiciones para el registro y manejo de predios de producción de hierbas aromáticas y hortalizas para exportación en fresco y el registro de sus exportadores”.

En la **Ley 13 de 1990** donde se habla sobre el “**Estatuto General de Pesca**” en su **Decreto 2256 de 1991 “Por el cual se reglamenta el estatuto general de pesca”** establece en el **Artículo 13, numeral 8**, la organización de sistemas adecuados de control y vigilancia para asegurar el cumplimiento de las normas que regulan las actividades de pesca e imponer las sanciones correspondientes. En materia de control y vigilancia de la pesca marina, actuara en coordinación con la Armada Nacional (1999).

También en el **Artículo 31**, la pesca de túnidos y especies afines, con embarcaciones de bandera extranjera, podrá realizarse:

- Mediante asociación con el ICA, conforme a los términos y condiciones que serán establecidos según reglamento que al efecto expida el Gobierno Nacional en desarrollo de la presente Ley.
- Mediante contrato de afiliación o fletamento con una empresa colombiana que reúna los requisitos que señale el reglamento que al efecto expida el Gobierno Nacional en desarrollo de la presente Ley.
- En ambos casos, el ICA estimulará la exportación del recurso atunero y con tal fin podrá autorizar el transbordo en puerto de los productos capturados que se destinarán al mercado externo, bajo fiscalización aduanera. Asimismo, fijará la cuota que deba desembarcarse en territorio nacional para el consumo interno (1999).

En el **Artículo 40**, toda exportación o importación de recursos pesqueros requerirá autorización previa del Ministerio de Agricultura, de acuerdo con las políticas nacionales de comercio exterior. El Ministerio podrá delegar esta función en el (extinto INPA) hoy ICA (1999).

En la **Ley 1152 de 2007**, en el **Artículo 41**, se establece como funciones adicionales del Instituto Colombiano Agropecuario - ICA, además de las actualmente establecidas por las normas vigentes, las siguientes:

- Numeral 1. Regular el ejercicio de la actividad pesquera y acuícola, para asegurar el aprovechamiento sostenible de los recursos pesqueros y acuícolas.
- Numeral 2. Ejecutar los procesos de administración de recursos pesqueros y acuícolas en

lo referente a investigación, ordenamiento, registro y control.

- Numeral 3. Otorgar permisos, patentes, concesiones y autorizaciones para ejercer la actividad pesquera y acuícola.

Frente a lo descrito por el **INVIMA**, en su **Ley 1122 de 2007** en el **Artículo 34** se dice que la “Supervisión en algunas áreas de Salud Pública, Corresponde al Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos - INVIMA, como autoridad sanitaria nacional, además de las dispuestas en otras disposiciones legales las siguientes:

- c. La competencia exclusiva de la inspección, vigilancia y control en la inocuidad en la importación y exportación de alimentos y materias primas para la producción de los mismos, en puertos, aeropuertos y pasos fronterizos, sin perjuicio de las competencias que por ley le corresponden al Instituto Colombiano Agropecuario, ICA. Corresponde a los departamentos, distritos y a los municipios de categorías 1, 2, 3 Y especial, la vigilancia y control sanitario de la distribución y comercialización de alimentos y de los establecimientos gastronómicos, así como, del transporte asociado dichas actividades. Exceptuase del presente literal al departamento archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina por tener régimen especial” (INVIMA, 2007).

También en el **Decreto 3075 de 1997** y sus modificaciones. Se presentan los artículos relacionados con la expedición del Certificado de Inspección Sanitaria para Nacionalización (importación):

- **Artículo 56.** “Certificado de Inspección Sanitaria para Nacionalización”. Todo lote o cargamento de alimentos o materias primas objeto de importación, requiere para tal proceso del certificado de inspección sanitaria expedido por la autoridad sanitaria del puerto de ingreso de los productos”.
- **Artículo 58.** “Inspección de la Mercancía”. La autoridad sanitaria en el lugar donde se adelante el proceso de importación practicar una inspección sanitaria para verificar:
 - La existencia de la mercancía.
 - La conformidad de las condiciones sanitarias del alimento o materia prima con las señaladas en el certificado sanitario del país de origen y en el registro sanitario cuando el producto lo requiera.
 - Las condiciones de almacenamiento, conservación, rotulación y empaque.
 - Otras condiciones sanitarias de manejo del producto de acuerdo con su naturaleza”.

En exportaciones el Certificado de Inspección Sanitaria para Exportación es opcional según lo establece el Decreto 1175 de 2003: “Cuando el país importador lo requiera, la autoridad sanitaria del puerto de salida expedirá el Certificado de Inspección Sanitaria para la exportación de alimentos, previa inspección y análisis del cargamento”.

Para verificación de rotulado de alimentos y materias primas para la industria de alimentos, el INVIMA se basa en lo establecido en la Resolución 5109 de 2005, cuyo Objeto es establecer el reglamento técnico a través del cual se señalan los requisitos que deben cumplir los rótulos o etiquetas de los envases o empaques de alimentos para consumo humano envasados o empacados, así como los de las materias primas para alimentos, con el fin de proporcionar al consumidor una información sobre el producto lo suficientemente clara y comprensible que no induzca a engaño o confusión y que permita efectuar una elección informada.

En la **POLICÍA ANTINARCÓTICOS**, en su **Resolución No. 02060 de 15 de junio de 2007**, se menciona el **Artículo 32**. “Área De Control Portuario Y Aeroportuario”,

Cumplirá Las siguientes funciones:

- Unificar los procedimientos que optimicen el control de la carga con destinos internacionales en terminales marítimos y aéreos, para prevenir la contaminación con estupefacientes, facilitando así el comercio exterior.
- Orientar procesos tendientes a identificar amenazas internas relacionadas con el narcotráfico en aeropuertos, así como el empleo de los mismos por parte de pasantes de estupefacientes o cualquier conducta delictiva relacionada.
- Coordinar las actividades de control antinarcóticos y la facilitación a los procesos de exportación con las comunidades portuarias y aeroportuarias.
- Representar a la Dirección de Antinarcóticos ante los programas, convenios de seguridad portuaria y aeroportuaria con las empresas privadas, estatales y agencias internacionales, en lo relacionado con el manejo de los recursos, capacitación del personal e intercambio de información.
- Realizar los procedimientos investigativos y judiciales de control de aeronaves civiles y embarcaciones que estén inmersas en violaciones a la ley.
- Orientar la gestión de control portuario y aeroportuario de los comandos de zona.
- Las demás que le sean asignadas de acuerdo con la Ley, los reglamentos o la naturaleza de la dependencia.

El **Programa de Seguridad Portuaria – 2003 (PSP)** tiene como propósito fundamental de este programa, está el proteger el comercio exterior colombiano de la contaminación por parte del narcotráfico, a través de un Programa perfectamente definido, que implica la labor operativa de personal de la Policía Antinarcóticos con dedicación exclusiva, la labor de investigación judicial por parte de la Fiscalía General de la Nación, la cooperación internacional en materia de entrenamiento y tecnología por parte de los países cooperantes, con el invaluable apoyo logístico y financiero de los Terminales Marítimos. Adicionalmente se pretende con este acuerdo, atender cualquier tipo de riesgo que presenten los puertos a través de su gestión comercial, incluidas las actividades de cruceros turísticos.

Así mismo en la **Ley 1 de 1991 “Privatización Puertos”** en su **Artículo 28°**. Vigilancia para la seguridad. Salvo circunstancias de orden público excepcional, y sin perjuicio de que los puertos y embarcaderos reciban servicios ordinarios de policía, no habrá otros cuerpos oficiales asignados especialmente para la seguridad en ellos, y corresponderá a sus propietarios organizarse, directamente o por medio de las asociaciones a las que se refiere el artículo cuarto de esta Ley, para proveer la vigilancia que consideren necesarias.

En su **Resolución 892 de 2004** “Programa Nacional Seguridad Aeroportuaria 11 de marzo de 2004 Aeronáutica Civil Colombiana”.

Y en **Resolución No. 1141 y 1142 de 2007** “Manual Procedimientos Policía Nacional”.

- Registrar mercancías en Puertos
- Controlar Motonaves con carga de Comercio Exterior Registrar Carga y Correo en Aeropuertos
- Registrar personas y equipajes en Filtro Internacional

Se establece un **CONTROL DE SEGURIDAD POLICIAL** donde su conjunto de procedimientos y técnicas propias de la Policía Nacional orientadas a garantizar el ejercicio de los derechos y libertades públicas de los usuarios del aeropuerto, así como también de procedimientos de Policía Judicial orientados al aseguramiento de infractores y pruebas que sirven de sustento a las investigaciones judiciales y de técnicas para el control del tráfico de estupefacientes y sustancias ilegales.

Convención de las Naciones Unidas de 1988. Lucha Contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias Psicotrópicas La legislación colombiana y las autoridades aduaneras buscan evaluar, desarrollar, exigir y certificar el cumplimiento de los requerimientos normativos en materia de

protección marítima, con el fin de mantener los estándares de gestión de la protección marítima a escala nacional

ANEXO C
COSTOS ASOCIADOS A LA INSPECCIÓN DE UNIDADES DE CARGA POR VÍA
MARÍTIMA

Inspección Dian Contenedor De 20' Y 40'.

- Valor del Servicio: \$1'017,000. Tarifa integral por operación
- Cargue del contenedor en el patio.
- Traslado del contenedor del patio a zona de inspección asignada por SPRBUN.
- Descargue del contenedor en zona de inspección asignada por SPRBUN.
- Servicio de cuadrilla para realizar la inspección.
- Suministro de elevador si es necesario.
- Suministro de materiales para protección de estiba utilizado en la operación. (Papel stretch y cinta).
- Cargue del contenedor en zona de inspección asignada por SPRBUN.
- Traslado del contenedor inspeccionado al patio.
- Descargue del contenedor en patio.

Inspección Ica e Invima Contenedor De 20' Y 40'

- Valor del servicio: \$850,000. Tarifa integral por operación
- Cargue del contenedor en el patio.
- Traslado del contenedor del patio a zona de inspección asignada por SPRBUN.
- Descargue del contenedor en zona de inspección asignada por SPRBUN.
- Servicio de cuadrilla para realizar la inspección.
- Suministro de elevador si es necesario.
- Cargue del contenedor en zona de inspección asignada por SPRBUN.
- Traslado del contenedor inspeccionado al patio.
- Descargue del contenedor en patio.

Inspección Antinarcoáticos Contenedor De 20' Y 40'

- Valor del servicio: \$1'147,000. Tarifa integral por operación
- Cargue del contenedor en el patio de almacenamiento.

- Traslado del contenedor del patio de almacenamiento a zona de inspección PARE - SPRBUN.
- Ingreso a bahía y espera mientras se realiza la inspección.
- Servicio de cuadrilla para realizar la inspección.
- Suministro de elevador si es necesario.
- Suministro de materiales para protección de estibas utilizado en la operación. (Papel stretch y cinta).
- Traslado del contenedor inspeccionado al patio.
- Descargue del contenedor en patio.

Inspección Antinarcoáticos Contenedor De 20' Y 40' Con Scanner.

- Valor del servicio: \$667,000. Tarifa integral por operación
- Cargue del contenedor en el patio de almacenamiento.
- Traslado del contenedor del patio de almacenamiento a zona de inspección asignada por SPRBUN.
- Inspección sobre plataforma del vehículo.
- Traslado del contenedor inspeccionado al patio del almacenamiento.
- Descargue del contenedor en patio de almacenamiento.

Inspección Antinarcoáticos Contenedor De 20' Y 40' En Sector Chatarra

- Valor del servicio: \$1'271,000. Tarifa integral por operación
- Cargue del contenedor en el patio de almacenamiento.
- Traslado del contenedor del patio de almacenamiento a zona de inspección Chatarra - SPRBUN.
- Descargue del contenedor en zona de inspección Chatarra – SPRBUN.
- Servicio de cuadrilla para realizar la inspección.
- Suministro de elevador si es necesario.
- Cargue del contenedor en zona de inspección Chatarra – SPRBUN.
- Traslado del contenedor inspeccionado al patio del almacenamiento.
- Descargue del contenedor en patio de almacenamiento.

Inspección Contenedores Refrigerados 20' Y 40' En Modulo.

- Valor del servicio: \$475,000. Tarifa integral por operación
- Movimiento vertical si este es requerido.
- Servicio de cuadrilla para realizar la inspección.
- Suministro de elevador si es necesario.
- Movimiento vertical si este es requerido.

Inspección Contenedores Refrigerados 20' Y 40' En Túnel De Frio.

- Valor del servicio: \$1'209,000. Tarifa integral por operación
- SPRBUN. Si se requiere, (la operación está diseñada para que la inspección se realice sobre plataforma)
- Servicio de cuadrilla para realizar la inspección.
- Suministro de elevador si es necesario.
- Suministro de materiales para protección de estiba utilizado en la operación. (Papel stretch y cinta).
- Cargue del contenedor en zona de inspección asignada por SPRBUN.
- Traslado del contenedor inspeccionado al patio.

Descargue del contenedor en patio

ANEXO D

FORMATO PARA LA INSPECCIÓN DE CONTENEDORES

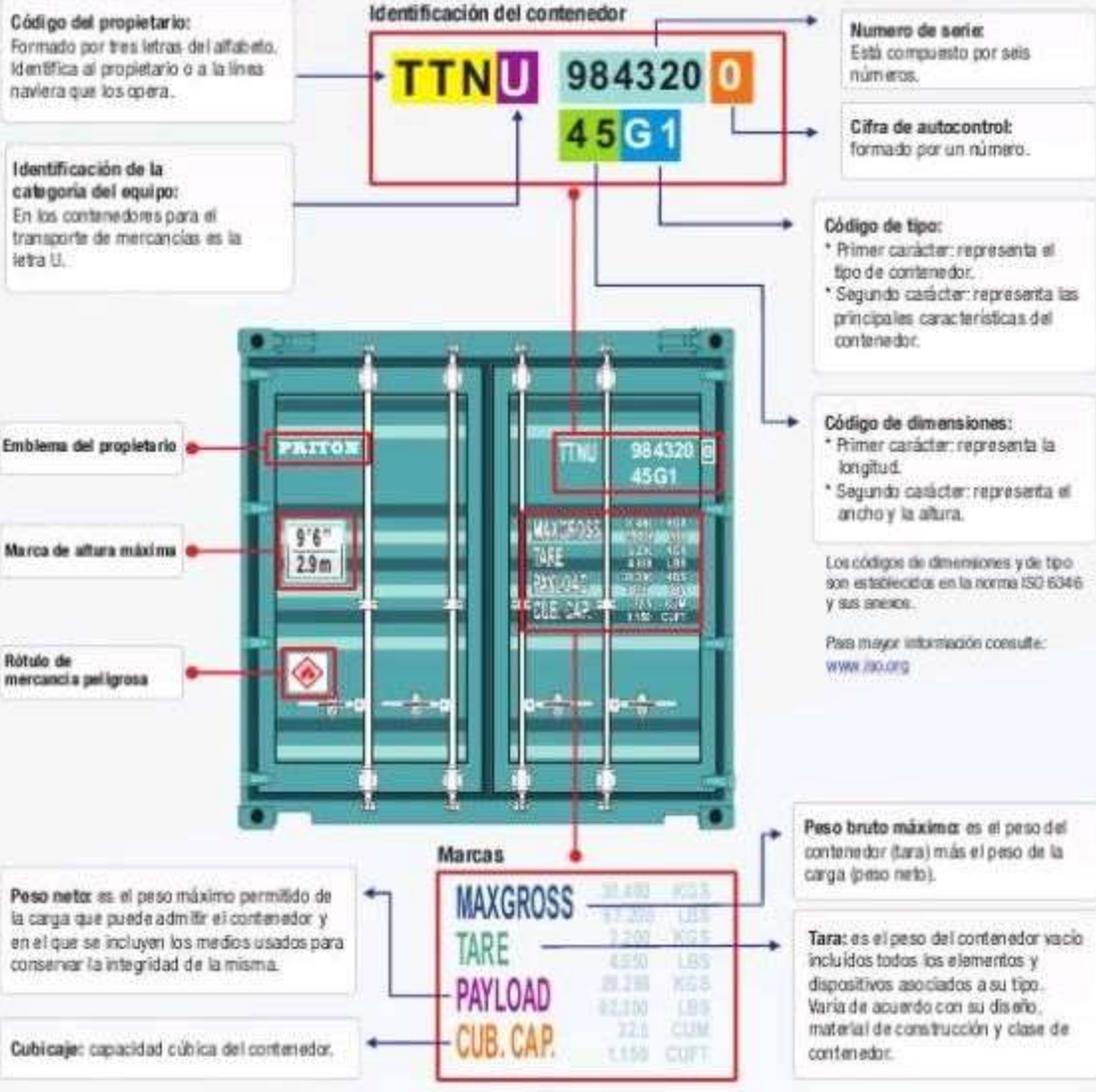
ítem	Novedad	NA	SI	NO
	Generales			
1	Fórmula del dígito indica contenedor falso			
2	Número contenedor diferente a los lados y placa			
3	Tiene etiqueta IMO, VOID u otras de embarques anteriores			
4	Volumen interno diferente con estándar (alto x ancho x largo)			
5	Contenedor no hermético o contaminado			
6	Reparaciones nuevas no reportadas			
	6.1 Pegante nuevo en uniones de láminas			
	6.2 Marcas o quemaduras recientes de soldadura			
	6.3 Pintura nueva en partes o parches			
7	Postes, travesaños, barandillas, paredes sonido metálico o sub-estándar			
8	Ondulaciones interna y externas desiguales tamaño, altura y cantidad			
	Puertas			
9	Remaches, bisagras, retenedores, levas, adulteradas o sub-estándar			
10	Barras de cortes, soldaduras o sonido metálico sub-estándar			
11	Trampa de aduanas adulterada o violada y empaques maltratados			
12	Canal superior e inferior con tapas			
13	Barras cortadas debajo de las guías			
	Piso			
14	Marca de la puerta con sonido y apariencia sub-estándar			
15	Piso desnivelado con respecto al techo			
16	Por encima del nivel de las barandillas laterales y/o batidores			
17	Por debajo con barandillas y/o travesaños diferentes a formas de I, L, T, C			
	Costados (verificar ítems 6 y 7)			
	Techo			
18	No se observan los soportes (travesaños y barandillas laterales superiores)			
19	Orificios de ventilación a menos de 50 cm de la viga esquinera y a 5 cm de la barandilla lateral superior			
20	Barandillas laterales y travesaños con huecos o reparaciones sub-estándar (ver arriba del techo) – Datos de agarre sospechosos			

ítem	Novedad	NA	SI	NO
	Generales			
1	Pintura sin secar			
2	Soldaduras sin pintar			
	Puertas			
3	Remaches, bisagras, retenedores, levas, adulteradas o sub-estándar que permiten sacar precintos de botella			
4	áreas aledañas a bisagras, retenedores, levas, con golpes, cortes o líquidos			
5	Barras con cortes, soldaduras que permiten sacar los precintos de cable			
6	Trampa de aduanas adulterada o violada			
7	Empaque entre puertas muestra apertura ilícita			
	Precintos			
8	áreas alrededor con golpes, grasa, líquidos, etc.			
9	Número del pin diferente a número de la hembra			
10	Números muestran signos de haber sido borrados y/o remarcados			
11	Al halar los precintos de botella y cable, con más de 100 lbs., se desprenden			
12	Al mover de un lado a otro los precintos, se desprenden			
13	Pin de los precintos de botella arriba y hembra abajo			
14	Precinto botella del Exportador en áreas diferentes al sitio más seguro			
15	Precinto de cable entorchado y/o enrollado y/o no templado			
16	Precinto cable permite deslizarlo hasta alguna guía de la barra de cierre			
17	Etiqueta desprendida y/o al tratar de desprenderla no aparece la palabra VOID			

Fuente: <http://www.comunidadandina.org/pradicam.htm>



Identificación y marcas de un contenedor



Fuente: <https://hi-in.facebook.com/cunalianza/posts/1121235764716793>