

**Iniciativas de Seguridad en Contenedores una ventaja más para facilitar el
Comercio Internacional.**



Tutor: Coronel Jesús María Díaz Jaimes

Universidad Militar Nueva Granada

Facultad de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad

Relaciones Internacionales y Estudios Políticos

Bogotá D.C.

2015

**Iniciativas de Seguridad en Contenedores una ventaja más para facilitar el
Comercio Internacional**



Wendy Natalia Roa Trujillo

Código: 0901305

Ensayo presentado como requisito para optar por el título de
Relaciones Internacionales y Estudios Políticos

Universidad Militar Nueva Granada

Facultad de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad

Relaciones Internacionales y Estudios Políticos

Diplomado en Seguridad Logística y Comercio Internacional BASC

Bogotá D.C.

2015

Resumen

Actualmente Estados Unidos es el socio comercial más importante del mundo, causando así que sus puertos sean continuamente activos por el volumen de contenedores que llegan a puertos estadounidenses anualmente, siendo el comercio una parte fundamental en la economía de este país. Dichos compartimientos son llamativos para el tráfico de armas, drogas, personas, etc.

Esto creó la necesidad de desarrollar iniciativas de seguridad en la cadena logística con el fin de salvaguardar el comercio legítimo internacional. Así que este trabajo se pretende resaltar en particular la Iniciativa de Seguridad en Contenedores (CSI) la cual busca identificar e inspeccionar los contenedores que representen una amenaza, en los puertos de origen con destino a Estados Unidos, evitando así que la carga movilizada por contenedores sean contaminados con drogas o armas.

Por largo tiempo Colombia ha realizado numerosos acuerdos comerciales a nivel regional e internacional, lo cual ha permitido que Colombia sea más competitivo en el comercio internacional, fortaleciendo la economía nacional. Cabe resaltar que uno de los mayores socios comerciales del país es Estados Unidos, y que la mayor parte de exportación de productos se hace por medio de contenedores, por eso es de suma importancia que el Gobierno Colombiano implemente en los principales puertos del país la Iniciativa de Seguridad en Contenedores (CSI), elevando así su confiabilidad y competitividad en el comercio con EE.UU.

Palabras claves: Iniciativa de Seguridad en Contenedores, Puertos, Amenaza, Ventajas, Equipos de Inspección no Intrusiva.

Introducción

Las iniciativas de Seguridad en la cadena logística en el comercio internacional se fortalecieron después de los atentados del 11 de septiembre, por ende la aplicación de controles de inspección fueron mucho más estrictos, con el fin de luchar contra el terrorismo, convirtiéndose ésta en una prioridad de orden mundial, dichas iniciativas fueron creadas por el Departamento de Aduanas para proteger el ingreso de mercancía a través de contenedores por los puertos de los Estados Unidos.

Además hay que añadir el incremento de demanda en la seguridad fronteriza, ya que cerca del 90% del movimiento mundial se hace en contenedores, de estos 9 millones son descargados en puertos de los Estados Unidos, lo que hace que el transporte marítimo abierto sea vulnerable (Rezende, 2005).¹

Al ver el alto volumen de tránsito de contenedores en el mundo, se plantea que el contenedor podría ser el “arma de elección” para futuras operaciones de terrorismo. Asimismo son el medio de contrabando número uno usado para traficar drogas, armas y armas nucleares (Surijon & Desrosiers , 2009)².

Al identificar que las vías marítimas son un medio de transporte inseguro, se estableció la necesidad de crear un nuevo enfoque sobre el transporte marítimo y la seguridad portuaria. Así que se dio paso a la formación de nuevas iniciativas de seguridad que salvaguardarán a toda costa la integridad de Estados Unidos, y que su primer objetivo sería mantener lejos de sus fronteras marítimas cualquier tipo de amenaza que afectara a su país. Una de las soluciones de seguridad que empezaron a crearse después del 9/11, fue la Iniciativa de Seguridad en Contenedores (CSI), el cual plantea un régimen de seguridad para que los contenedores sean examinados e

¹ La Seguridad Portuaria en América Latina Situación Actual y Perspectivas. Seminario-taller Internacional para la Facilitación del Comercio y Transporte en América Latina. CEPAL DCII, Sidney Rezende.
http://www.cepal.org/tradefacilitation/noticias/paginas/9/30069/SEGURIDAD_PORTUARIA_AMERICA_LATINA.pdf

² Tecnologías avanzadas en seguridad portuaria y de inspección de contenedores en 2012 para exportar a EE.UU. *Alco-Advanced*. For AAPA by Alberto Surijon & Sylvain Desrosiers.
http://aapa.files.cms-plus.com/SeminarPresentations/2009Seminars/2009LatinAmerican/09_LATEXEC_Surijon_Alberto.pdf

identificados en su puerto de origen antes de ser puestos en los buques que se dirigen a los puertos de Estados Unidos, asegurando con esta iniciativa la revisión de los contenedores de manera que garanticen un tránsito seguro y expedito, y desarrollando estándares de seguridad para informar, inspeccionar, manejar y almacenar contenedores en los puertos.

Este programa fue desarrollado por el Departamento de Aduanas de los Estados Unidos, para detectar el lavado de activos y armas de destrucción masiva transportadas por vía marítima, dicho programa fue implementado en septiembre del 2002, y fue puesto en marcha inicialmente en los puertos de Rotterdam, Havré-Francia y los Países Bajos. Actualmente hay más de 58 puertos con presencia del programa CSI y varios agentes aduanales de Immigration and Customs Enforcement (ICE) (Ayala, 2009)³.

La adopción de este programa de seguridad en contenedores por parte de los países ha generado una ventaja competitiva en el comercio internacional, ya que se agilizaron los procesos de tránsito de contenedores de puerto a puerto, al contar ya con una certeza de que se realiza el respectivo procedimiento de seguridad e inspección en el puerto de origen antes de ingresar a los puertos de Estados Unidos.

Por consiguiente, el objetivo central de este trabajo es resaltar la importancia y los beneficios de implementar la Iniciativa de Seguridad en Contenedores en los puertos de los países que sostienen una relación comercial con Estados Unidos.

Esta iniciativa se debe ver como una oportunidad de incentivar un comercio seguro y sustentable, además ser un medio de cooperación entre países para aliarse en temas de seguridad evitando así el lavado de activos y el tráfico de armas.

Primeramente se realizara un resumen de las principales Iniciativas de Seguridad en el Comercio Internacional, indicando su creación y objetivo, seguidamente se realizara una descripción detallada de que es la Iniciativa de Seguridad en

³*U.S. Immigration and Customs Enforcement.* Deputy assistant director office of investigations regarding a hearing on “cargo security at land ports of entry: are we meeting the challenge?” Janice Ayala <https://www.ice.gov/doclib/news/library/speeches/091022ayala.pdf>

Contenedores (CSI) de cuál fue la necesidad que se presentó para que se diera su creación, que países actualmente cuentan con la Iniciativa en sus puertos y cuáles son los principales beneficios de pertenecer a dicho programa.

Finalmente se quiere realizar un análisis de la implementación de la Iniciativa de Seguridad en Contenedores en el puerto de Cartagena de Indias y resaltar cuales serían los beneficios y ventajas de que Colombia implemente esta Iniciativa en su otro puerto principal, el Puerto de Buenaventura, para logara así aumentar la confiabilidad y agilidad en los procesos de inspección de contenedores, en el proceso de exportación con su principal socio comercial, Estados Unidos.

Iniciativas de Seguridad en el Comercio Internacional

La necesidad primordial de crear Iniciativas de Seguridad a nivel Internacional, se dio con el fin de evitar el tránsito de narcóticos y armamento que afecte a la industria y a los gobiernos, estos programas son promovidos y desarrollados por la Agencia de Aduanas, que busca promover a nivel industrial iniciativas de seguridad que fortalezcan el comercio exterior evitando que dicha práctica sea utilizada para transportar por medio de camiones, mercancías y contenedores, narcóticos o armamentos que puedan promover acciones terroristas

En 1974 la Organización Marítima Internacional aprobó 9 enmiendas de su Convención Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS) con el fin de mejorar la seguridad en los buques y en las instalaciones portuarias, dicho código establece que los puertos deben tener tres tipos de niveles de alertas de seguridad que reflejen situaciones de amenazas normal, media y alta, es decir que se debe tener presente la actividad de gestión de riesgos, y las medidas adecuadas de seguridad que serán asumidas y analizadas por cada gobierno perteneciente al código ISPS (World Basc Organization, 2005)⁴

En 1998 la Aduana de Estados Unidos creó el programa Americas Counter Smuggling Initiative (ACSI) cuyo principal objetivo era el fortalecimiento de programas de seguridad anti narcóticos y anti terrorismo con la industria y el comercio, salvaguardando el comercio legítimo entre países evitando así, que este sea utilizado como transporte de contrabando de narcóticos y armas que permitan el desarrollo de actividad terroristas (World Basc Organization, 2005)⁵.

Después de los atentados del 11/S nacen en Estados Unidos nuevas Iniciativas de Seguridad en la Cadena Logística, debido al aumento de demanda de seguridad fronteriza y comercio mundial, todo esto con el fin de salvaguardar a Estados Unidos de un nuevo atentado terrorista que afecte su integridad.

⁴ Standards and Rules, First Security Initiatives. *World BASC Organization*.
<http://www.wbasco.org/english/initiatives.htm>

⁵ *Ibíd.*

Es así que el departamento de Aduanas de los EE.UU. estableció y promovió la Iniciativa de Seguridad en Contenedores (CSI), con el fin de evitar el uso de contenedores lícitos por el terrorismo, dicho programa fue establecido en septiembre del 2002 (World Basc Organization, 2005).

En diciembre de 2002 la OMI, acordó desarrollar nuevas medidas de seguridad para la protección de los Buques y de las instalaciones portuarios, con la finalidad de implementar normas de seguridad con el personal de seguridad de los puertos, así que se estableció una versión más estricta del Convenio SOLAS y se introdujo un nuevo conjunto de pautas de seguridad, todo lo cual se denominó International Ship and Port Facility Security - ISPS. Es esta normativa que está vigente desde el 1 de Julio de 2004 para que sea aplicada por todos los países firmantes del Convenio SOLAS (World Basc Organization, 2005).

Las nuevas normas de seguridad contemplan el control de acceso a las instalaciones, la prevención de ingreso de armas a puertos y buques, planes de acción frente a indicios de amenaza, etc., hasta la asignación de agentes de seguridad para cada puerto y naviera como para cada nave. Bajo esta norma internacional, la seguridad pasa a ser responsabilidad principalmente de los gobiernos, los que deben delegar responsabilidades en organizaciones competentes o autoridades portuarias (World Basc Organization, 2005).

Otra iniciativa creada fue la Customs Trade Partnership Against Terrorism C-TPAT, desarrolla en Noviembre de 2001, esta iniciativa contempla la creación de alianzas entre la autoridad aduanera y los empresarios estadounidenses para desarrollar sistemas de seguridad en la cadena de abastecimiento importación, transporte, brokers, almacenes, operadores y producción y para la seguridad fronteriza (World Basc Organization, 2005).

Iniciativa de Seguridad en Contenedores (CSI)

La Iniciativa de Seguridad en Contenedores fue promovida por Customs and Border Protection (CBP), para evitar que los contenedores marítimos sean utilizados por el terrorismo, dichas iniciativas de seguridad en la cadena logística, se han desarrollado entre las autoridades aduaneras y las empresas para establecer disposiciones mínimas de seguridad en el tránsito de contenedores.

Esta iniciativa de Seguridad en Contenedores (CSI) fue diseñada para orientar y examinar la carga de contenedores que representan un riesgo potencial tan pronto como sea posible en la cadena de suministro global (Hautecouverture, 2012)⁶. El transporte marítimo de contenedores es considerado como una amenaza para la seguridad fronteriza y el comercio mundial, el cual plantea la posibilidad de que los contenedores marítimos puedan ser usados como medio de transporte de armamento (U.S. Customs and Border Protection)⁷.

Como se mencionó anteriormente esta iniciativa fue desarrollada y liderada por oficiales de Customs and Border Protection (CBP) y agentes aduanales de Immigration and Customs Enforcement (ICE), con el fin de vigilar los contenedores que pueden llegar a convertirse en una amenaza potencial contra la integridad de Estados Unidos, así que es de gran importancia que todos los contenedores que representen un alto riesgo sean revisados e inspeccionados en los puertos de origen antes de ingresar a costas estadounidenses, así que se establece como principio fundamental de CSI, que todo contenedor que se cargue en un buque del puerto de un país, no debe entrar a Estados Unidos salvo que dicho contenedor haya sido escaneado por imágenes no invasivas y equipos de radiación en los puertos de origen antes de ser cargados en los buques con destino a EE.UU.

Esta iniciativa entro en vigor en septiembre del año 2002, inicialmente se instauró en los puertos de países como Alemania, Francia y los Países Bajos y sucesivamente

⁶ The Container Security Initiative. *Centre d'Etudes de Sécurité Internationale et de Maîtrise des armements* Benjamin Hautecouverture 2012. <http://www.cesim.fr/observatoire/eng/83/article/165>

⁷ *Ibid.*

este programa se fue integrando paulatinamente en 20 principales puertos marítimos más grandes del mundo que tienen un alto nivel de comercio con los EE.UU.

La oficina GAO (Oficina de Responsabilidad Gubernamental) sigue de cerca el programa CSI, y a través del tiempo de la implementación de esta iniciativa en los diferentes puertos de mayor demanda hacia EE.UU., ha realizado recomendaciones a CBP, para fortalecer aún más el programa CSI, una de estas recomendaciones fue que para fortalecer esta iniciativa era necesario realizar una revisión de su modelo de dotación de personal, y además, cerciorarse de como es el desarrollo de las medidas de rendimiento y las medidas de recopilación de la información (Hautecouverture, 2012).⁸

La CBP trabajó en dichas recomendaciones, logrando así en el año 2009 los oficiales de CPB y CSI trabajen con las administraciones aduaneras de acogida para establecer criterios de seguridad para identificar los contenedores de alto riesgo, dichas inspecciones se hacen con equipos de inspección no invasiva (Port Technology, 2007)⁹ este programa tiene un componente reciproco el cual permite que los funcionarios de aduanas de los estados miembros puedan estar en los puerto de alta mar de Estados Unidos con el fin de que ellos también puedan ejercer control en los contenedores que son enviados a sus países, esta decisión se realizó con el fin de efectuar los controles pertinentes a los contenedores desarrollando investigaciones sobre contenedores que representen una amenaza terrorista de alto riesgo en la carga destinada a EE.UU.

El objetivo de la iniciativa de seguridad en contenedores es “facilitar la detección de amenazas potenciales a la seguridad con la mayor rapidez posible”, es por esto que el gobierno de los Estados Unidos junto a su agencia de aduanas quieren implementar el programa CSI a los puertos más grandes del mundo, realizando una lista de

⁸ *Ibíd.*

⁹ Container Security Initiative: just the facts. *Port Technology International*.
http://www.porttechnology.org/technical_papers/container_security_initiative_just_the_facts/#download_article

puertos a los que se pueden incluir en el programa CSI. (U.S. Customs and Border Protection).¹⁰

La Iniciativa de Seguridad en Contenedores esta fundamenta en cuatro elementos centrales:

- Identificar los contenedores de alto riesgo, utilizando herramientas para identificar los contenedores que representan un riesgo potencial para el terrorismo, con base en información previa e inteligencia estratégica.
- Preseleccionar y evaluar los contenedores antes de ser enviados. Los contenedores son examinados tan temprano en la cadena de suministro como sea posible, por lo general en el puerto de origen.
- Usar la tecnología para preseleccionar contenedores de alto riesgo para asegurar que la detección se puede hacer rápidamente sin ralentizar el movimiento del comercio. Esta tecnología incluye máquinas de rayos a gran escala de rayos X y gamma y los dispositivos de detección de radiación.
- Promoción del uso de contenedores sofisticados que auto-detectan la mínima alteración (Global Security Organization, 2005)¹¹.

Los puertos que tengan implementado la Iniciativa de Seguridad en Contenedores deben tener presente las siguientes normas:

- El puerto marítimo debe tener en forma regular, directo y sustancial tráfico de contenedores a los puertos de los Estados Unidos
- Las aduanas deben ser capaces de inspeccionar los cargamentos originarios, en tránsito, de salida o transshipping a través de un país.
- Para inspecciones no intrusivas (NII) deben contar con equipos gamma o rayos X y equipo de detección de radiaciones debe ser usado.

¹⁰ *Ibíd.*

¹¹ Container Security Initiative (CSI). *Global Security Initiative.org*.
<http://www.globalsecurity.org/security/ops/csi.htm>

Se entiende por equipos de Inspección no Intrusivas (NII) la utilización de aquellos equipos no invasivos como los escáneres o equipos de detección de radiación que permiten examinar los contenedores con captura de imágenes sin necesidad de realizar una inspección física.

Actualmente el programa CSI esta implementado en más de 58 puertos en 32 países, se encuentra en instalaciones portuarias en América del Norte, Europa, Asia, África, Medio Oriente América Latina y América Central. Estos puertos que ya están integrados en la Iniciativa de Seguridad de Contenedores equivalen al 86% del tráfico de contenedores con destino a los puertos estadounidenses (U.S. Customs and Border Protection)¹².

Según de U. S. Customs and Border Protection cada año, alrededor de 108 millones de contenedores de carga se transporta a través de los puertos marítimos de todo el mundo, lo que constituye el componente más crítico del comercio mundial. En el año fiscal 2010, más de 10,1 millones de envíos marítimos se revisaron bajo el programa CSI en los puertos antes de llegar a los puertos marítimos de los Estados Unidos, un promedio de 27.600 al día. Casi el 90 por ciento de los productos manufacturados del mundo se mueven por contenedor, y alrededor del 40 por ciento que llegan en barco. Todas las naciones que comercian dependen de transporte marítimo en contenedores para el transporte de los productos manufacturados (U.S. Customs and Border Protection)¹³.

Si dichos controles de los contenedores requeridos por el Programa CSI no son cumplidos en los puertos de origen, esto conllevaría una sanción la cual complicaría e incluso prohibiría todas las importaciones desde el puerto en cuestión.

¹² Ibid.

¹³ Ibid.

Puertos que Pertenecen a CSI



Tomado de: <http://www.dhs.gov/container-security-initiative-ports>

Beneficios de estar en el programa CSI

1. Las revisiones de los contenedores se deberán realizar lo antes posible en la cadena de suministro, generalmente en el puerto de salida. Usando la tecnología necesaria (escáner y rayos x) para controlar contenedores de alto riesgo, lo que asegura que la revisión se pueda realizar rápidamente sin retardar el movimiento del comercio
2. Una de sus ventajas es que otorga un proceso de embarque más eficiente porque no se requiere evaluar los contenedores en el puerto de origen con destino a los EEUU.
3. Permite que agentes aduanales de los miembros participantes estén presentes en los puertos de altamar de Estados Unidos y así mismo los agentes aduanales de este país estén presentes en los puertos de mayor tránsito de contenedores hacia EE.UU., con el fin de controlar desde los puertos de origen el envío de contenedores que representen un alto riesgo de amenaza, generando así mayor seguridad y trazabilidad en las cadenas logísticas del comercio internacional

4. El programa CSI representa una enorme oportunidad para que los puertos del mundo mejoren significativamente la seguridad de los contenedores marítimos. Mediante una mayor cooperación en esta área, los puertos elevarán sustancialmente sus niveles de seguridad, al tiempo que brindarán a la industria del transporte marítimo condiciones de mayor estabilidad y fiabilidad.
5. Al pertenecer a este programa de seguridad en contenedores, crea un lazo de confianza en el transporte marítimo desde el puerto de origen de la carga, hasta el puerto de descargue.
6. Existe una base de información bilateral la cual puede traer beneficios para los miembros de CSI

Cabe resaltar la importancia que ha tenido la implementación de CSI en los principales puertos que sostienen una relación comercial con Estados Unidos, puesto que dicha iniciativa ha afianzado el tránsito seguro de contenedores de puerto de origen a puerto de destino, lo que ha permitido que los puertos que pertenezcan a este programa aumenten la eficiencia y agilidad en los procesos de inspección necesarios para evitar el tránsito ilícito de drogas, armamentos y personas. Esta mejora se logra debido a que los puertos que están integrados en las Iniciativas han liderado los procesos de implementación de los equipos de inspección no intrusivos necesarios para realizar las inspecciones de los contenedores, evitando así retener un tiempo mayor de lo necesario los contenedores en los puertos, además que junto a esta iniciativa se ha venido desarrollando la regla de 24 horas-día, en la que permite que los puertos que reciben un contenedor, tengan con anterioridad toda la información necesaria del container (puerto de origen, tipo de carga, y si representa algún riesgo) antes de que arribe a su puerto.

Iniciativa de Seguridad en Contenedores en Colombia.

En la actualidad, la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena (SPRC), cumple con normas internacionales de seguridad y participa en iniciativas que le permitan mantener y alcanzar los mejores estándares, con el fin de salvaguardar la integridad de personas, carga y operaciones. Una de las iniciativas con las que cuenta el puerto, es la Iniciativa de Seguridad de Contenedores de la CBP implementando medidas adicionales a los estándares de seguridad actuales, con el apoyo de personal de la Aduana Norteamericana (Sociedad Portuaria Regional de Cartagena.)¹⁴.

El puerto de Cartagena sigue los estándares mínimos de seguridad que requiere este programa para agilizar y proporcionar seguridad al proceso de la cadena logística desde su origen (puerto de carga) hasta su destino (puerto de descarga) lo que permite que se examinen todos los contenedores que representen un alto riesgo de transporte de estupefacientes o armamento en los contenedores marítimos.

Esta Iniciativa entró en vigencia en el puerto, el 13 de septiembre del año 2007, siendo el puerto número 53 en adherirse a la Iniciativa de Seguridad en Contenedores para revisar y pre escanear los contenedores que tengan como destino Estados Unidos. Sin embargo ya había presencia de un acuerdo bilateral entre estos dos países con el fin de prevenir el tráfico de materiales radiactivos y nucleares a través del programa CSI (Nullvalue, 2007).

Según U. S. Customs, la Iniciativa de Seguridad de Contenedores es un esfuerzo de cooperación con los gobiernos de los países de acogida para identificar y detectar envíos de alto riesgo antes de salir de los puertos que sostengan relaciones comerciales con Estados Unidos (Expeditors, 2007)¹⁵.

¹⁴ Operaciones y Logística en el Puerto. *Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S. A.* <http://cisne.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc/002A6C5F7E8F13FA052573B4004DFAE7>

¹⁵ Expeditors, News and Media Port of Cartagena, Colombia Becomes 53rd Container Security Initiative <http://domino.expeditors.com/Apps/Newsflash/Newsflash.nsf/0/A0BE9439AD055BF588257356007CC65D>

El Puerto de Cartagena tiene una mayor ventaja que otros puertos pertenecientes a CSI, ya que este implementó la regla 24 horas, en un formato virtual lo que lo hacía pionero en el mundo en implementar esta medida, logrando así que la Aduana Estadounidense busque replicar esta herramienta en otros puertos CSI. Esto logra que no se exija la presencia de personal de la Aduana en cada puerto CSI, con esta iniciativa la Aduana de los Estados Unidos pretende enfocar los esfuerzos de revisar los contenedores que representen una amenaza, en los puerto de origen, y no el momento de llegada del contenedor a los puerto de EE.UU., lo que facilita el flujo del comercio.

Cuando el personal de Aduana de EE.UU. viene a Colombia, dice el capitán Salas¹⁶, encuentra como trabaja la Policía Antinarcoóticos en Cartagena, que a través de herramientas informáticas y bases de datos, se entera, antes de que la carga entre al puerto, sobre el origen de la misma, quién la está despachando, qué transportador la trae, el nombre del conductor, qué Agencias de Intermediación Aduanera está haciendo los trámites de exportación, qué puerto de destino tiene y las características de ésta (Nullvalue, 2007). Lo que permite que se realice un perfil de riesgo antes de la llegada del contendor al Puerto de Cartagena, este perfil se realiza por medio virtual lo que hace llamar la atención de la Aduana de EE.UU., logrando así que las imágenes que toman los escáneres de los contenedores puedan ser vista en tiempo real tanto para los agentes del Puerto de Cartagena, como para los agentes aduanales estadounidenses, evitando así el desplazamiento de agentes de la CBP, a l puerto cartagenero.

Esta iniciativa significa una ventaja comercial para los exportadores Colombianos, pues el proceso de exportación de mercancías a través de contenedores se realizarán con mayor eficacia y agilidad., además que otorga una facilidad de comercio con Estados Unidos, y fortalece la confianza y seguridad en la cadena de logística, al lograr interceptar contenedores que representen una amenaza para EE.UU.,

¹⁶ Capitán Alonso Salas Trujillo, Gerente de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena (2007)

El Gobierno Nacional Colombiano actualmente se encuentra trabajando en implementar en sus principales puertos los equipos de inspección no intrusiva, para estar nivelado con los estándares actuales internacionales, facilitará y agilizará las operaciones del comercio exterior, fomentando el uso de tecnologías y equipos de inspección no invasivas, y optará por procedimientos simplificados que contribuyan a las operaciones del comercio exterior (Art. 3° Ley 1609 de 2013)¹⁷.

Estas herramientas agilizarán y facilitarán las operaciones del comercio exterior, lo que crea mayor competitividad a nivel internacional, y logra además que la seguridad en el comercio exterior sea mejor al tener un mayor control del movimiento de contenedores que transitan por el puerto, lo que generará que dicha cooperación de seguridad brinde sustancialmente a la industria del transporte marítimo mayor estabilidad y confiabilidad (U.S. Customs and Border Protection).

Con base en el parágrafo 2 del Artículo 88 de la Ley 1450 de 2011 (Plan de Desarrollo) el esquema de incentivos buscará a lo largo de todas las horas del día para lograr una distribución más eficiente del uso de las instalaciones portuarias. De igual forma las concesiones portuarias diseñarán manuales de buenas prácticas para generar mayor celeridad, regularidad y una distribución más eficiente en los procesos y operaciones que están bajo su responsabilidad.

Para tal fin dichas entidades, en coordinación con las autoridades de control e inspección contarán con equipos de estándares unificados de tecnología, de acuerdo con los requerimientos del comercio internacional, faciliten la detección del contrabando, el tráfico de divisas y estupefacientes, además del comercio ilegal de armas, en cada nodo de comercio exterior para tal efecto el Gobierno Nacional reglamentará dichos estándares e implementará su aplicación.

Este Plan de Desarrollo buscará dotar a las instalaciones portuarias con dichos equipos de inspección no intrusiva. Las compras de los equipos de escáneres de

¹⁷ Ley 1609 del 2 de enero de 2013 "Por la cual se dictan %20DE%20ENERO%20DE%202013.pdf normas generales a las cuales debe sujetarse el gobierno para modificar los aranceles, tarifas y demás disposiciones concernientes al régimen de aduanas" *Presidencia de la Republica de Colombia* <http://wsp.presidencia.gov.co/Normativa/Leyes/Documents/2013/LEY%201609%20DEL%2002>

inspección no intrusiva serán de los siguientes tipo: de carga, de paquetes (pallet) y dispositivos para la detección de químicos explosivos, narcóticos y detectores de radiación, además estos equipos deben incorporar sistemas de cómputo que componen los sistemas de control (Sandoval, 2014)¹⁸.

Con base a los estándares de seguridad en contenedores el gobierno colombiano establece por medio del Decreto 2155 de 2014¹⁹ la definición de los estándares unificados de tecnología de los equipos de inspección no intrusiva, y crea la Comisión Intersectorial para la implementación y seguimiento de los Sistemas de Inspección no Intrusiva, esta comisión debe velar porque los equipos de inspección no intrusiva que operen en todos los nodos de transferencia del comercio exterior, para la detección de contrabando el tráfico de divisas, estupefacientes y el comercio ilegal de armas. Dicho decreto deberá aplicarse a los Concesionarios o Administradores Portuarios, Aeroportuarios y a las autoridades respectivas en los pasos de frontera (Art.2 Decreto 2155 de 2014).

Artículo 5° del Decreto 2155 de 2014, se establece los tipos de escáneres que deben estar presentes en los puertos marítimos, además de los estándares mínimos de calidad que deben cumplir

- Escáneres de carga: Debe tener la capacidad de mostrar imágenes de materiales orgánicos o inorgánicos, incluyendo explosivos y narcóticos, diferenciando la densidad por colores, asociando el contenido de su carga y el numero atómico, además este debe permitir que los vehículos puedan pasar a una velocidad mínima de 5km por hora por el portal.
- Escáner de paquetes (pallet): Deben contar con una penetración de 32 mm en acero, una capacidad de transporte de carga de 200 kg y un altura máxima de la banda de 330 mm desde el piso

¹⁸ Un combate que se libra en los escáneres. *El Espectador* Héctor Sandoval Duarte Abril 2009. <http://www.elespectador.com/noticias/economia/un-combate-se-libra-los-escaneres-articulo-487580>

¹⁹ Decreto 2155 de 2014 "Por medio del cual se reglamenta el parágrafo 2° del artículo 88 de la Ley 1450 de 2011, se definen los estándares unificados de tecnología de los equipos de inspección no intrusiva, se crea la Comisión Intersectorial para la implementación y seguimiento de los Sistemas de Inspección no Intrusiva y se dictan otras disposiciones" *Alcaldía de Bogotá* <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=59857>.

- Dispositivos portátiles de detección de residuos de narcóticos y explosivos: El equipo debe contar con tres modalidades de detección: 1) explosivos y narcóticos simultáneamente, 2) solo explosivos y 3) solo narcóticos. Debe contar con un identificador portátil de sustancias químicas.

La Comisión Intersectorial tendrá como objeto la coordinación y orientación para el cumplimiento de las funciones relacionadas con la adquisición implementación y operación del sistema, dicha comisión estará integrada por: Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el Ministerio de Transporte, el Director de Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional (DIMAR), el Director de la Aeronáutica Civil y el Director de la Policía Nacional (Art. 12 Dec. 2155 de 2014)²⁰.

Para lograr la aplicación de la utilización de equipos escáner o rayos x la Comisión Intersectorial por medio de la Resolución 0084 de 2015²¹ adopta el Manual de Procedimientos de Inspección no Intrusiva simultanea para las operaciones de importación, exportación y transito aduanero en los terminales marítimos

Art 4° La ubicación de los escáneres de carga, pallets y paquetes será determinado por la Comisión Intersectorial y la operación del terminal dependiendo de la movilización de la carga cada puerto, esto se hace con el fin de agilizar los flujos operativos.

Art 5° A cada concesionario le corresponderá la operación de los equipos de inspección no intrusiva, la instalación, ubicación y movilización de los mismos, además deberá de velar por el funcionamiento de la lectura de imágenes por parte de las autoridades, y su debido mantenimiento. La DIAN y la Diran (Dirección Nacional Antinarcóticos) únicamente serán responsables de las lecturas generales de los equipos de inspección no invasiva, la utilización de los equipos de escáner por parte de las autoridades será con el objetivo de controlar las operaciones de ingreso y

²⁰ Ibid.

²¹ Resolución 008 de 31 de julio de 2015, Comisión Intersectorial para la implementación y seguimiento de los Sistemas de Inspección No Intrusiva. DIAN http://www.dian.gov.co/descargas/normatividad/2015/Resoluciones/Resolucion_0084_31_Julio_2015_conanexo.pdf

salida de unidades de carga, y cualquier operación que pueda representar un alto riesgo de contrabando de estupefacientes o armas. Las autoridades y los concesionarios deberán velar por el funcionamiento de los equipos sean las 24 horas al día 7 días a la semana.

Estas estrategias lideradas por la Comisión Intersectorial, se hacen con el fin de agilizar el comercio, puesto que dichas revisiones deberán ser realizadas en un lapso mínimo de un día calendario, esta eficacia se debe a la utilización de equipos de inspección no intrusiva, las autoridades realizan este control con el de determinar la naturaleza, el estado, el número de bultos, el volumen, el peso y demás características de las mercancías, la carga, los medios o unidades de carga o los embalajes, mediante sistemas de alta tecnología que permitan visualizar estos aspectos a través de imágenes, sin perjuicio de la facultad de realizar inspección física cuando las circunstancias lo ameriten (Art 2º, Decreto 2155, 2014).²²

La Comisión Intersectorial para la Implementación y Seguimiento de Sistemas de Inspección no Intrusiva junto al Ministerio de Comercio definieron para los puertos de Buenaventura, Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, la cantidad y el tipo de escáner con el que deberá contar cada puerto donde se mueve el 81% del comercio exterior del país (Portafolio, 2015)²³.

Según el ex director de la DIAN Juan Ricardo Ortega López la inversión que se debe hacer para adquirir los equipos de escáner para frenar el comercio ilegal de armas y narcóticos ascienden a US\$250.000 millones en los próximos dos años, cerca de \$500.000 millones de pesos, aprobado en el Plan de Desarrollo Nacional (2010-2014) así que se dieron paso a las licitaciones para la compra de los equipos escáneres, según Ortega de los \$500.000 millones de pesos necesarios, en 2014 sólo

²² *Ibíd.*

²³ Gobierno instalará escáneres para revisar mercancías Definió las diez primeras terminales portuarias, por las que se mueve el 81% de carga de comercio exterior en el país. *Portafolio.co*. <http://www.portafolio.co/economia/denificacion-puertos-escaneres-revision-mercancias>

se invertirían cerca de \$150.000 millones de pesos. “Se piensa comprar por gasto reservado gobierno a gobierno” (Sandoval, 2014)²⁴.

Para el ex director de la DIAN, Horacio Ayala Vela es de suma importancia resaltar que la compra de estos equipos de escáneres no va a acabar por completo con el contrabando, pues es necesario fortalecer la inteligencia aduanera con ayuda de los empresarios del país, y más aún si no hay información de salida de mercancías, por ejemplo cuando llegan barcos sin control a puertos libres como el de la Guajira, la entrada de mercancía sin papeles es muy fácil, y en muchos casos es difícil hacer algo pues las leyes permiten que esto suceda (Sandoval, 2014).²⁵

Lograr implementar esta Iniciativa de Seguridad de Contenedores en los puertos más importantes del país como lo son Buenaventura, Santa Marta y Barranquilla, constituiría una gran ventaja comercial para Colombia frente al mundo, pues estos principales puertos mueven la mayor cantidad de contenedores para exportación del país, el puerto de Buenaventura mueve 2.245.338 toneladas, el puerto de Santa Marta 1.509.371 toneladas, y el puerto de Barranquilla 1.155.190 toneladas, todas estas cifras del año 2014 (Procolombia, 2015).

La USTDA (United States Trade and Development Agency)²⁶ otorgó tres becas por un total de 1,2 billones de dólares que contiene una ayuda permanente de la Agencia para la Expansión y Modernización de los Puertos en Colombia. La Sociedad Portuaria de Buenaventura, recibió un apoyo económico de \$ 400 mil dólares destinados para mejorar la seguridad en el puerto, la manipulación de la carga, la eficiencia en el puerto, además se busca realizar una inversión en la implementación de tecnologías avanzadas para el rastreo de barcos, el uso de equipos de escaneo de contenedores y la detección de radiación, con el fin de mejorar la competitividad portuaria de Buenaventura (Embassy of the United States, Bogotá-Colombia, 2009).

²⁴ *Ibíd.*

²⁵ *Ibíd.*

²⁶ United States Trade and Development Agency (USTD). Agencia promovida para promover el desarrollo económico de los Estados Unidos.

El puerto de Buenaventura cuenta con el 83 % de su participación accionaria por del sector privado (importadores, exportadores, empresarios, operadores portuarios, líneas navieras, gremios y personas naturales), y el 17% es de participación pública (15%) por la Alcaldía de Buenaventura y el 2% Ministerio de Transporte (Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, 2013).

Es el puerto más importante del océano pacífico y el corredor más importante de Colombia ya que mueve el 60% del comercio del país, gracias a su ubicación geográfica tiene cercanía con la cuenca del pacífico, zona geoestratégica y comercial de mayor dinamismo y potencial del mundo.

Dicha ubicación con cercanía al Canal de Panamá le permite acceder fácilmente a los mercados del Atlántico. Pero esto no ha sido posible de lograr gracias a que las vías de acceso y su infraestructura deben mejorar, lo que no permite que aumente su capacidad de exportación a China ni a otros países del pacífico (Cámara de Comercio Buenaventura).

Al ser éste puerto un corredor comercial tan importante para el país, al implementar la Iniciativa de Seguridad en Contenedores en este puerto permitirá aumentar la competitividad a nivel nacional e internacional, pues generará mayor confianza, seguridad y dinamismo al comercio que transita por dicho canal, lo que favorecería a Colombia.

Es importante que este puerto tome los beneficios que está realizando el gobierno colombiano de comprar e implementar equipos de inspección no intrusiva a los puertos más importantes del país, lo que facilitaría aún más que el puerto de Buenaventura pudiera integrarse a CSI, pues ya que cumple con algunos estándares mínimos de seguridad requeridos por este programa, podrá con trabajo constante cumplir con los otros.

Es importante resaltar que el Gobierno Nacional de Colombia actualmente en su Plan de Desarrollo 2014-2018, sigue comprometido con la inversión y mejoramiento de los principales puertos, pero no se debe olvidar que aun cuenta con muchas dificultades en este tema, pues no solo es necesario la compra de equipos de

inspección no invasiva, pues los canales de acceso actuales son un gran limitante para el desarrollo fructuoso de los puertos pues las restricciones en los calados no permiten que entren grandes embarcaciones a sus puertos.

Además de sus problemas de infraestructura portuaria, también se resalta que Colombia no ha podido desarrollar un sistema de carreteras optimas que garantice el correcto aprovechamiento de sus ventajas geográficas (Colorado & Montoya, 2010), sino también con problemas sociales y políticos, pues los puertos tienen linderos con poblaciones muy vulnerables lo que impide que su expansión sea más fácil. Lo que plantea la necesidad de que Colombia integre en sus puertos proyectos que estén en vanguardia, tomando como ejemplo países que actualmente son pioneros en desarrollo de puertos.

Actualmente las Sociedades Portuarias Regionales han mejorado notoriamente su eficiencia, y han logrado disminuir los costos de operación, y además han introducido paulatinamente modernos sistemas de información y operación, facilitando la gestión portuaria y destrabando todos los procesos para que los empresarios del país puedan realizar con menor costo sus procesos de exportación.

Conclusiones

La Iniciativa de Seguridad en Contenedores CSI, significa una gran ventaja competitiva para los países, tanto para el sector privado como para el público ya que al mejorar significativamente la seguridad en la cadena logística del comercio internacional realizado por medio de contenedores, logrará que dicho comercio sea más ágil y eficiente pues otorgaría a los países un grado de confiabilidad y competitividad.

Por consiguiente es muy importante que los puertos logren implementar los estándares de seguridad que exige CSI, pero es necesario velar que dichas exigencias no se conviertan en barreras proteccionistas que entorpezcan el ritmo normal que lleva el comercio exterior. Esto debe ser controlado a través de la trazabilidad y eficacia en los procesos de inspección en la seguridad portuaria, pues dicha Iniciativa pretende que se inspeccionen los contenedores que representen una amenaza de tráfico ilícito de drogas y armas antes de ingresar a puertos de Estados Unidos, con el fin de evitar un represamiento en su puerto, por eso las inspecciones se realizan en los puertos de origen.

El Puerto de Cartagena ha sido el pionero en implementar la iniciativa de Seguridad en Contenedores en el país desde el año 2007, en sus actividades construye perfiles de riesgo para inspeccionar los contenedores que representen un riesgo, es así que a través de esta iniciativa CSI, logra ofrecer a los exportadores colombianos tener mayor agilidad y acceso al mercado de Estados Unidos, el mayor socio comercial del país.

Es importante que el gobierno de Colombia y la sociedad portuaria regional de Buenaventura, logre que su puerto, que ya está certificado con BASC desde 1999, implemente la Iniciativa de Seguridad en Contenedores, ya que es un puerto de gran importancia para el país donde se mueve el 60% del comercio exterior del país, logrando así elevar su competitividad y confiabilidad en el comercio a nivel internacional, ventaja que aumentaría la competitividad de Colombia a nivel mundial.

El gobierno Colombiano desde el año 2014 ha venido promoviendo la compra de Equipos de Inspección no Intrusiva (rayos X, rayos gamma), para ser implementado en los principales puertos del país, en Barranquilla, Buenaventura, Cartagena y Santa Marta, ventaja que lograría aumentar la competitividad de Colombia frente al mundo, además de comenzar a cumplir con uno de los requerimientos de seguridad de CSI, facilidad para poder ingresar a este programa, causando que todos los contenedores que se envíen de los puerto colombianos a los puertos de Estados Unidos se realicen con mayor agilidad, eficacia y confiabilidad pues evitaría que los contenedores sean inspeccionados en el puerto de destino y retrasen el flujo normal del comercio internacional entre estos dos países.

Referencias Bibliográficas

- Ayala, J. (2009). Cargo security at land ports of entry are we meeting the challenge? Pág 8 a 12 *U.S. Immigration and Customs Enforcement* . Recuperado el 18 de 08 de 2015, de <https://www.ice.gov/doclib/news/library/speeches/091022ayala.pdf>
- Camara de Comercio Buenaventura. (s.f.). Ventajas Competitivas. *Camara de Comercio Buenaventura*. Recuperado el 19 de 08 de 2015, de <http://www.ccbun.org/categorias/11/23/ventajas-competitivas>
- Colorado, L & Montoya, M. (2010). Puertos en Colombia ¿puerta o cerca al comercio internacional? Recuperado de: <http://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/4017/2/ColoradoLinaMarcela2010.pdf>
- Decreto 2155 25 de octubre de 2014. Por medio del cual se reglamenta el parágrafo 2° del artículo 88 de la Ley 1450 de 2011, se definen los estándares unificados de tecnología de los equipos de inspección no intrusiva, se crea la Comisión Intersectorial para la implementación y seguimiento de los Sistemas de Inspección no Intrusiva y se dictan otras disposiciones. Art. 2°, 5° y 12°. Recuperado de: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=59857>
- Embassy of the United States, Bogotá-Colombia. (2009). USTDA Awards Three Grants to Modernize Colombia's Port Infrastructure. *Embassy of the United States, Bogotá-Colombia*. Recuperado de http://bogota.usembassy.gov/pr_24_260309.html
- Expeditors. (2007). Port of Cartagena, Colombia Becomes 53rd Container Security Initiative Port. Recuperado de <http://domino.expeditors.com/Apps/Newsflash/Newsflash.nsf/0/A0BE9439AD055BF588257356007CC65D>
- Global Security Organization. (2005). Container Security Initiative Ports. Global Security org. Recuperado el 17 de 08 de 2015, de <http://www.globalsecurity.org/security/ops/csi.htm>
- Hautecouverture, B. (2012).La Iniciativa de Seguridad en Contenedores, Inofmre global GAO. *Cesim*. Recuperado el 21 de 08 de 2015, de <http://www.cesim.fr/observatoire/eng/83/article/165>
- Ley 1450 del 16 de junio de 2011. Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo, 2010-2014. Artículo 88° Parágrafo 2°, pág. 30. Recuperado de:

file:///C:/Users/User/Downloads/1450%20del%2016%20de%20junio%20de%202011%20(1).pdf

Ley 1609 del 2 de enero de 2013 ""Por la cual se dictan normas generales a las cuales debe sujetarse el gobierno para modificar los aranceles, tarifas y demás disposiciones concernientes al régimen de aduanas" Art. 3°. Pág. 3. Recuperado de: <http://wsp.presidencia.gov.co/Normativa/Leyes/Documents/2013/LEY%201609%20DEL%2002%20DE%20ENERO%20DE%202013.pdf>

Nullvalue. (2007). Primer puerto CSI del mundo. *EL tiempo*. Recuperado de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-2584079>

Port Technology. (2007). Container Security Initiative: just the facts. *Port Protection*. Recuperado el 17 de 08 de 2015, de http://www.porttechnology.org/technical_papers/container_security_initiative_just_the_facts/#download_article

Portafolio. (2015). Gobierno instalará escáneres para revisar mercancías. *Portafolio*. Recuperado el 13 de 08 de 2015, de <http://www.portafolio.co/economia/denificacion-puertos-escaneres-revision-mercancias>

Procolombia (2015). Estadística de Cargas. Recuperado de: <http://www.colombiatrade.com.co/herramientas/estadisticas-de-carga>

Resolución 008 de 31 de julio de 2015, Comisión Intersectorial para la implementación y seguimiento de los Sistemas de Inspección No Intrusiva. Art. 2° y 3°, pág. 3. Recuperado de: <http://www.dian.gov.co/descargas/normatividad/2015/Resoluciones/Resoluc>

Rezende, S. (2005). La seguridad portuaria en America Latina situacion actual y perspectivas. *Cepal* . Recuperado el 27 de 08 de 2015, de http://www.cepal.org/tradefacilitation/noticias/paginas/9/30069/SEGURIDAD_PORTUARIA_AMERICA_LATINA.pdf

Sandoval, H. (2014). *El Espectador*. Recuperado el 19 de 08 de 2015, de <http://www.elespectador.com/noticias/economia/un-combate-se-libra-los-escaneres-articulo-487580>

Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura. (2013). *Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura*. Obtenido de <https://www.icesi.edu.co/icecomex/images/stories/pdfs/Buenaventura-Puerto-Competitivo-Prospero.pdf>

Sociedad Portuaria Regional de Cartagena. (s.f.). *Sociedad Portuaria Regional de Cartagena*. Recuperado el 29 de 08 de 2015, de <http://cisne.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc/002A6C5F7E8F13FA052573B4004DFAE7>

Surijon , A., & Desrosiers , S. (2009). Tecnologías avanzadas en seguridad portuaria y de inspección de contenedores en 2012 para exportar a EE.UU. *APPA*. Recuperado el 25 de 08 de 2015, de http://aapa.files.cms-plus.com/SeminarPresentations/2009Seminars/2009LatinAmerican/09_LATEX_EC_Surijon_Alberto.pdf

U.S. Customs and Border Protection. (s.f.). Container Security Initiative Ports. *Official website of the Department of Homeland Security*. Recuperado el 17 de 08 de 2015, de <http://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/csi/csi-brief>

World Basc Organization. (2005). Iniciativas de Seguridad. *World Basc Organization*. Recuperado el 21 de 08 de 2015, de <http://www.wbasco.org/english/initiatives.htm>

Glosario

Cadena de suministro internacional: Es el proceso de envío de mercancías hacia o desde Estados Unidos que comienza en el punto de origen (incluido el fabricante, proveedor o vendedor), a través de un punto de distribución hasta el destino.

DIAN: Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de Colombia

Diran: Dirección Nacional de Antinarcóticos

Equipos de detección de radiación: Cualquier tecnología que es capaz de detectar o identificar el material nuclear y radiológico o nuclear y radiológico, artefactos explosivos.

Escanear: La utilización de aparatos no invasivos, como los equipos de detección, o de radiación, o ambos, para la captura de datos, incluyendo imágenes de un contenedor.

Inspección: Es el proceso utilizado por las Aduanas de los Estados Unidos y Protección de Fronteras para evaluar los bienes que entran en los Estados Unidos para evaluar los efectos para el servicio, para detectar la presencia de artículos

Prohibidos o restringidos, y garantizar el cumplimiento de todas las leyes aplicables. El proceso puede incluir el cribado, la realización de un examen, o bien realizar una búsqueda.

Rayos Gamma: Ondas electromagnéticas cuya longitud es menor que la de los rayos x, tienden a ser más económicos y las imágenes que producen son más difíciles de descifrar

Rayos X: Onda electromagnética cuya longitud es muy corta, son policromos y tienen un espectro más amplio que el de los rayos gamma, su fuente de energía es la electricidad.

Anexo 1

Tecnología de Escáneres para inspección de contenedores

Puerto de Cartagena

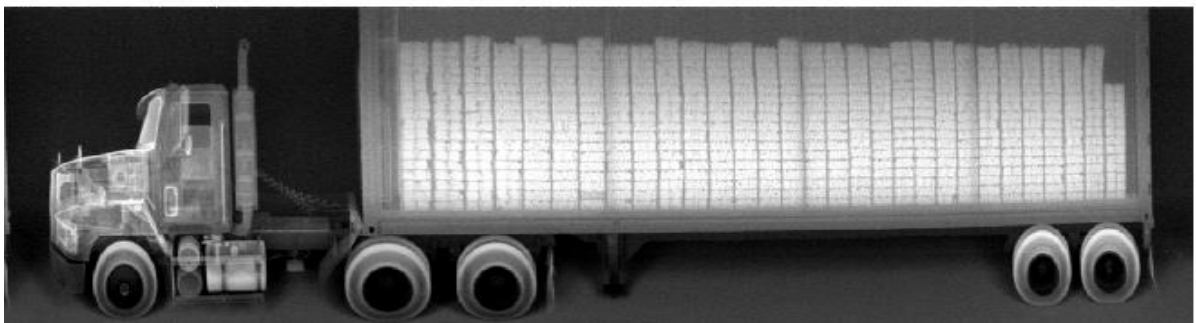
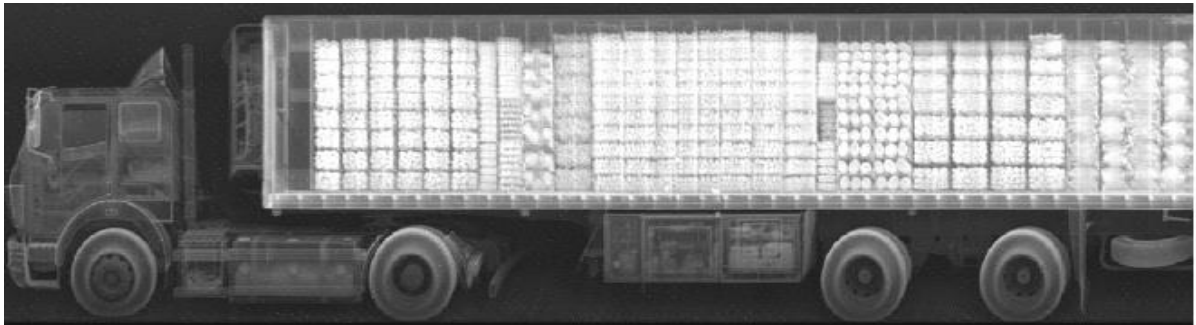


Tomado de <http://www.elheraldo.co/economia/en-10-puertos-comenzara-el-uso-de-escaneres-181634>

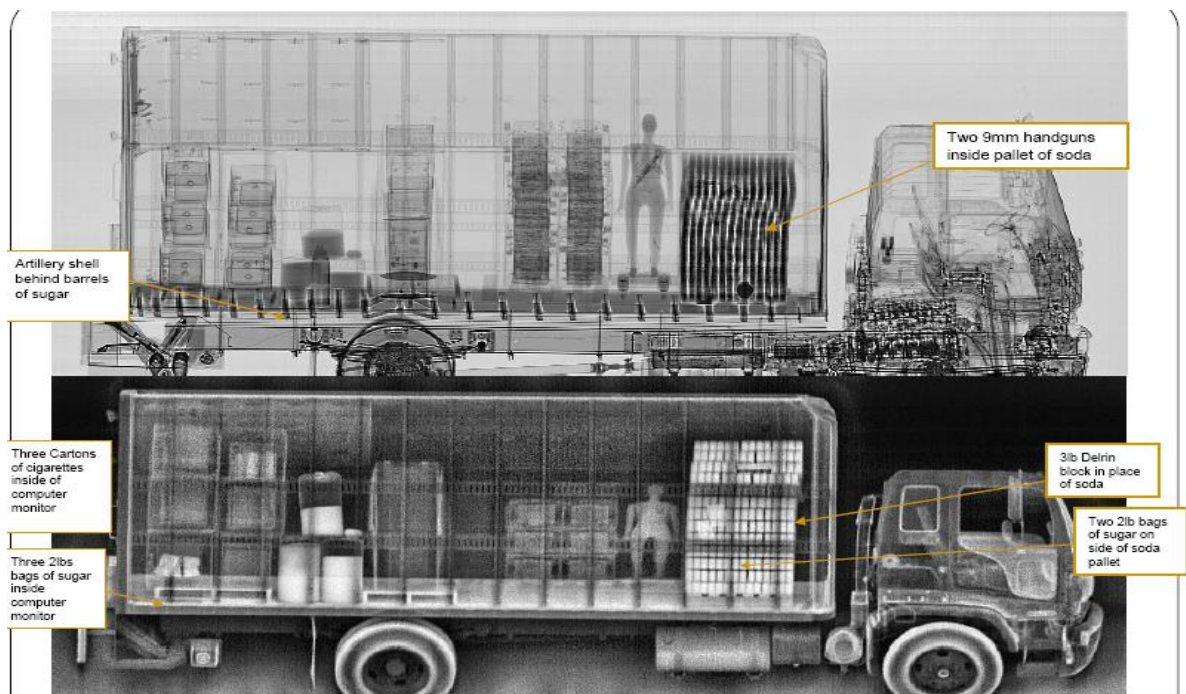


Tomado de <http://www.elespectador.com/noticias/economia/un-combate-se-libra-los-escaneres-articulo-48758>

Imágenes Radiográficas no Invasivas



Tomado de http://aapa.files.cms-plus.com/SeminarPresentations/2009Seminars/2009LatinAmerican/09_LATEXEC_Surijon_Alberto.pdf



Tomado de: http://aapa.files.cms-plus.com/SeminarPresentations/2009Seminars/2009LatinAmerican/09_LATEXEC_Surijon_Alberto.pdf

Anexo 2.

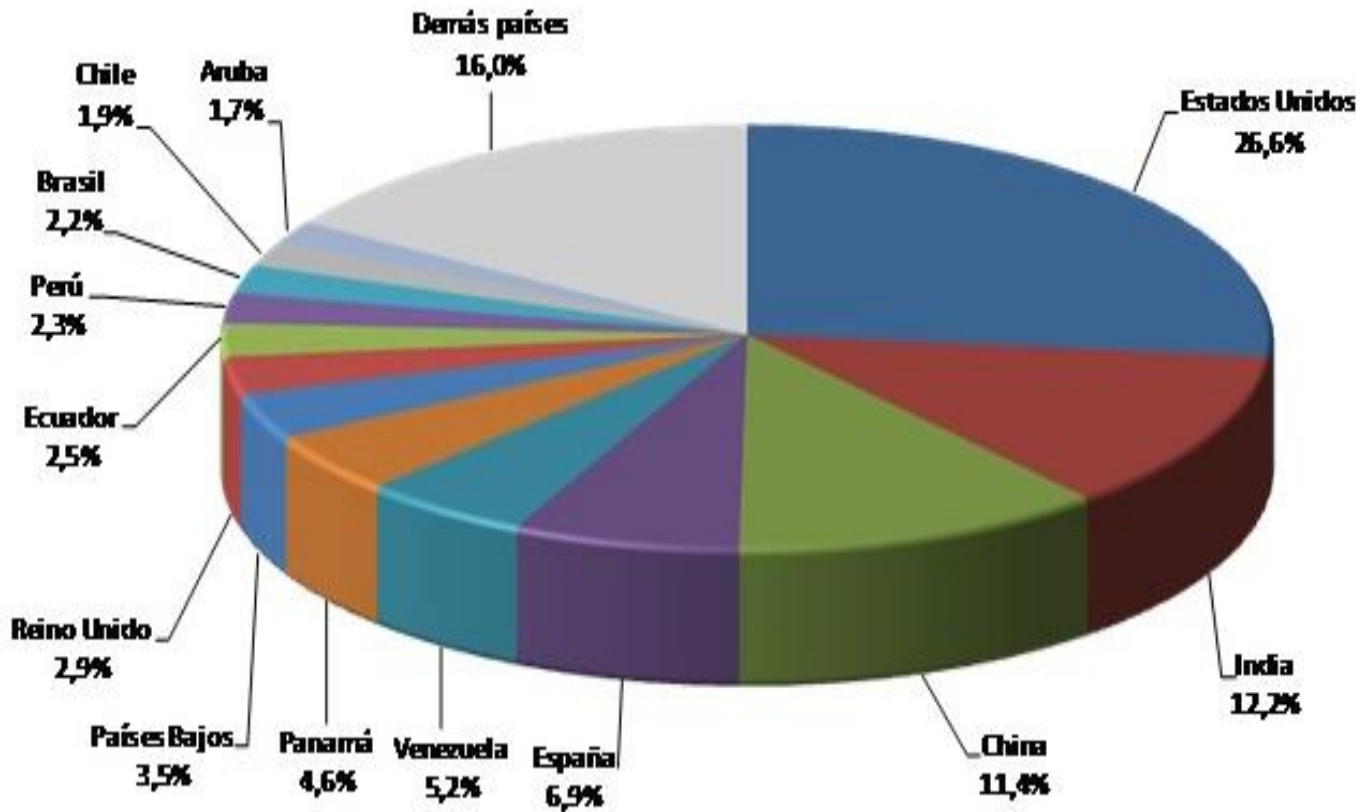
Principales Socios Comerciales- Exportaciones-

5 PRINCIPALES SOCIOS COMERCIALES EXPORTACIONES MILLONES USD FOB

PAIS	Productos	Enero-Octubre		Var %
		2013	2014	
Estados Unidos	Combustibles	11.765	7.708	-34,5
	Vegetales	1.071	1.129	5,4
	Perlas y piedras preciosas	1.617	997	-38,3
	Café, té y especias	679	833	22,8
	Alimentos, bebidas y tabaco	233	253	8,8
Total		16.305	11.994	-26,4
China	Combustibles	3.112	5.023	61,4
	Fundición, hierro y acero	268	163	-39,4
	Metales y sus manufacturas	242	142	-41,2
	Cueros y productos	45	31	-32,3
	Productos químicos	10	10	-6,2
Total		3.709	5.406	45,8
Panamá	Combustibles	2.123	2.769	30,4
	Productos químicos	87	75	-14,6
	Alimentos, bebidas y tabaco	23	27	16,0
	Metales y sus manufacturas	22	26	18,7
	Materias plásticas	20	25	22,7
Total		2.457	3.049	24,1
India	Combustibles	2.263	2.288	1,1
	Perlas y piedras preciosas	78	34	-56,7
	Fundición, hierro y acero	25	19	-23,5
	Materias plásticas	0	13	*
	Metales y sus manufacturas	5	2	-56,0
Total		2.387	2.374	-0,5
Venezuela	Combustibles	392	371	-5,4
	Productos químicos	271	359	32,9
	Alimentos, bebidas y tabaco	166	308	86,0
	Azúcares y confites	101	179	78,1
	Materias plásticas	97	132	35,5
Total		1.895	1.668	-12,0

Tomado de: <http://www.andi.com.co/SitEco/Documents/Balance%202014%20y%20perspectivas%202015.pdf>

Destinos de Exportaciones de Colombia 2014



Tomado de: <http://www.dinero.com/economia/articulo/paises-donde-exporta-colombia/192838>

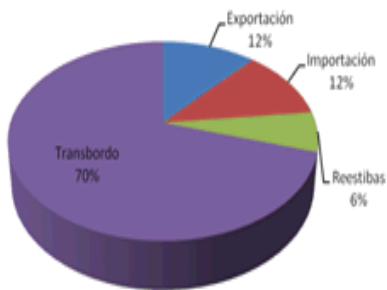
Exportaciones puerto de Cartagena 2015

Actualidad Portuaria

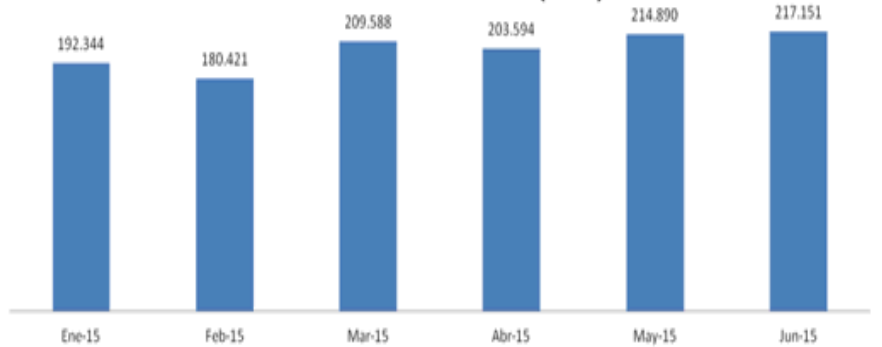
SPRC+CTCAR: MOVIMIENTO DE CARGA CONTENERIZADA (TEUS - AÑO 2015)

Mes	Doméstico				Reestibas						Transbordo				Total Movimientos Mes
	Llenos Descargado	Vacíos Cargado	Llenos Descargado	Vacíos Cargado	Llenos Descargado	Vacíos Cargado	RBB	Llenos Descargado	Vacíos Cargado	RBB	Llenos Descargado	Vacíos Cargado			
Enero	20.349	12.282	1.167	10.146	4.212	4.126	37	1.572	1.572	30	50.392	53.737	17.301	15.421	192.344
Febrero	20.639	13.690	1.703	8.084	4.125	4.186	28	1.080	1.080	16	47.946	46.668	16.585	14.591	180.421
Marzo	22.778	13.050	1.475	10.224	5.642	5.537	64	1.374	1.346	20	54.763	51.283	19.388	22.644	209.588
Abril	23.551	14.902	1.506	7.570	4.657	4.678	65	1.389	1.363	36	54.467	53.234	20.457	15.719	203.594
Mayo	24.482	15.036	1.675	11.806	6.032	6.042	37	1.920	1.768	20	53.336	57.600	17.950	17.186	214.890
Junio	21.351	13.599	696	11.361	5.194	5.209	81	1.881	2.075	36	59.792	56.963	17.978	20.935	217.151
Julio															0
Agosto															0
Septiembre															0
Octubre															0
Noviembre															0
Diciembre															0
Subtotal	133.150	82.559	8.222	59.191	29.862	29.778	312	9.216	9.204	158	320.696	319.485	109.659	106.496	1.217.988

Distribución de Carga Contenerizada (TEUs llenos+vacios / Acum. Año 2015)



TEUs Totales Movilizados (2015)



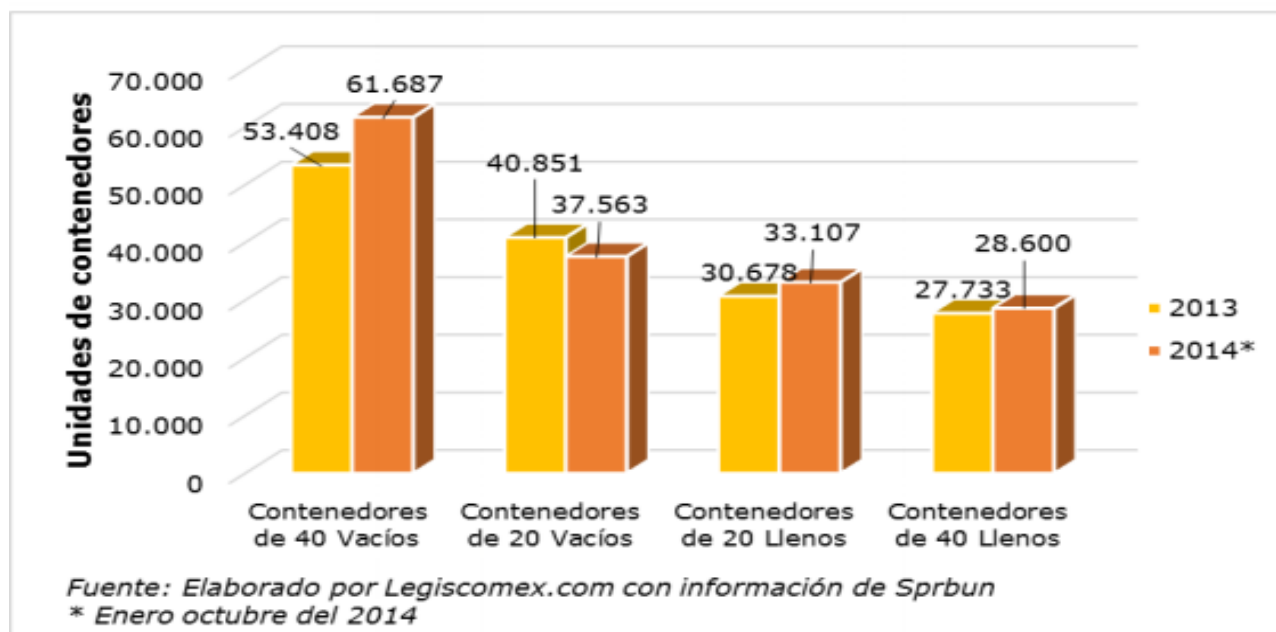
Tomado de:

<http://cisne.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc/002A6C5F7E8F13FA052573B4004DFAE7>

Exportaciones Puerto Buenaventura 2014

Estadísticas del Puerto de Buenaventura

Gráfica 12: Unidades de contenedores exportados por la Sprbun, 2013 – 2014*



Tomado de <http://www.legiscomex.com/BancoMedios/Documentos%20PDF/estadisticas-puerto-buenaventura-rci292.pdf>

Anexo 3

Solicitud de información Entidades Colombianas

Se realizó un breve cuestionario con el fin de enfatizar la información que era necesaria para el desarrollo del Tema CSI en el caso Colombiano.

1. ¿Cómo el puerto de Cartagena de Indias, integro la Iniciativa de Seguridad en Contenedores, y en qué año?

2. ¿Por qué la Iniciativa de Seguridad en Contenedores no ha sido implementada en más puertos del País?

3. ¿Siendo el Puerto de San Buenaventura uno de los más importantes del país no ha integrado esta Iniciativa de Seguridad en Contenedores?

4. ¿existe alguna normatividad vigente para la implementación de dicha Iniciativa de Seguridad?

5. ¿Cuáles cree usted que son las ventajas de integrar la Iniciativa de Seguridad en Contenedores para el país?

6. ¿Cuál cree usted que es la mayor ventaja de que más puertos de Colombia se Integren a esta Iniciativa?

Con dicho cuestionario, se realizaron cartas de solicitud de información de la Iniciativa de Seguridad en Contenedores en el Caso Colombiano a las siguientes entidades:

- **Dirección General Marítima, el 24 de agosto de 2015**

Respuesta:

Señora Natalia Roa Trujillo, reciba un cordial saludo de la Dirección General Marítima.

En relación a su comunicado del 24 de agosto de 2015, con toda atención me permito informar que la Autoridad Marítima Colombiana, no tiene acceso a la información por usted solicitada ya que dentro de sus funciones no está establecido el tema de la seguridad relacionada a los contenedores por tal motivo se le recomienda hacer su solicitud a cada una de las Sociedades Portuarias.

¡Dimar, la Autoridad Marítima de los colombianos!

- **Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, el 25 de agosto de 2015**

- **Súper Intendencia de Puertos y Transporte, el 25 de agosto de 2015**
- **Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de Colombia, el 25 de agosto de 2015**

Respuesta:

28 ago. (hace 6 días)

Ligia Yamile Cardenas
Sánchez <lcardenas@mincit.gov.co>

Cordial saludo

En atención a su consulta atentamente se remiten los datos de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena 57-5) 660 77 81 Ext. 2054-2508. El Director de Servicio al Cliente es Roberto Carlos Martínez García, con quien se le sugerimos resolver sus inquietudes, toda vez que las mismas se refieren a una iniciativa del puerto de Cartagena.

Los datos del puerto de Buenaventura son: SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A Avenida Portuaria Edif Administración Buenaventura, Tel: (57) (2) 2410700. Contacto Tomas Quiñones.

Sin otro particular

- **Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, el 25 de agosto de 2015**
- **BASC Colombia, el 25 de agosto de 2015**

Respuesta

Fernández, Ambrosio

<Ambrosio.Fernandez@seaboardcolombia.com.co>

27 de agosto 2015

Para cualquier solicitud referente a la oficina de Cartagena, favor contactar al Cap.

Jorge Arias (jorge.arias@seaboardcolombia.com.co)

Saludos Cordiales.

- **Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A.**