

# **CARACTERIZACION DE LOS PROCESOS Y PROCEDIMIENTOS DE EXPORTACION EN LOS TERMINALES MARITIMOS DE BUENAVENTURA**

---

Andrés Felipe Tovar Ordoñez

Proyecto de Grado II

Profesor:

Rafael Antonio Muñoz Aguilar

Universidad Icesi  
Facultad de Ciencias Administrativas y Económicas  
Programa de Economía y Negocios Internacionales  
Programa de Contaduría Pública y Finanzas Internacionales  
Santiago de Cali  
Noviembre de 2011

## Contenido

Introducción.....	4
Resumen.....	5
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	6
FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	8
PROBLEMA.....	8
OBETIVO GENERAL.....	8
OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	8
JUSTIFICACIÓN.....	8
MARCO TEÓRICO.....	10
LOS PROCEDIMIENTOS ADUANEROS DENTRO DEL MARCO DE LA OMA Y EL COMERCIO INTERNACIONAL.....	11
PROCESOS.....	12
PROCESOS ADUANEROS.....	14
AVANCES DE LOS PROCESOS ADUANEROS.....	16
PROCEDIMIENTOS.....	18
PROCEDIMIENTOS ADUANEROS.....	20
La organización Mundial de Aduanas (OMA) y el Convenio de Kyoto en la facilitación aduanera.....	20
El convenio internacional de Kyoto para la simplificación y armonización de los régimenes aduaneros (*) versión Revisada.....	21
La OMC, UNCTAD y otros Organismos Internacionales que velan por la facilitación del Comercio.....	22
CARGA DE EXPORTACION DE MERCANCIAS Y SU EJECUCIÓN A NIVEL INTERNACIONAL.....	24
Principales Procesos Aduaneros.....	24
Proceso de carga.....	24
Proceso de exportación en la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.....	28
1. Comprador en Centroamérica.....	32
2. Exportador Bucaramanga: Producto maquinaria.....	33
3. Exportador en Bogotá embarque por puerto.....	33
Objetivo 1: Describir todas las actividades en el proceso de exportación, a través de los terminales marítimos de Buenaventura.....	37
Objetivo 2: Desarrollar una matriz de medición de los procesos y procedimientos necesarios para realizar una exportación.....	47
Conclusiones.....	52

---

Aprendizajes.....	53
BIBLIOGRAFIA.....	54

## INTRODUCCIÓN

Colombia, un país que se encuentra realizando grandes esfuerzos por desarrollar su comercio exterior, en el marco de un mundo cada vez más globalizado y en el que cada vez son más frecuentes los acuerdos de libre comercio, ya sean bilaterales, multilaterales o en bloque, estos son un incentivo que paulatinamente se convierte en el motor para el mejoramiento continuo de los procesos de exportación y de importación.

En este panorama, los actores que viven el día a día de esta actividad, evidencian una gran falta de conocimiento por parte de los empresarios colombianos, así como la presencia de asimetrías de información que sumado a la rigidez de la norma que regula los procesos de exportación e importación, terminan por perjudicar el continuo desarrollo de estos procedimientos, es por ello que el presente informe pretende dar al lector, una lectura detallada de la caracterización de los procesos de exportación que se realizan utilizando el puerto de Buenaventura.

Para lo anterior, se ha dedicado la extensión del marco teórico del presente trabajo, a realizar un informe detallado acerca de los pasos y aspectos que deben ser tenidos en cuenta durante un proceso de exportación ordinario, pues este es una guía para el lector que puede ser muy útil en el momento de realizar su propia exportación y a su vez suprime asimetrías de información ocasionadas por ineficiencias de los agentes de aduana.

## RESUMEN

El presente informe sirve como guía y orientación para entender cualquier estudio, proyecto, o similares que impliquen comprender la arquitectura de los procesos de exportación realizados por medio de los terminales marítimos de Buenaventura, así como el contexto que los rodea, y la normatividad que los rige, creando un marco teórico para futuras investigaciones y estudios que permitan mejorar el desarrollo de los mismos y crear mayor competitividad en dichos procesos

Palabras claves: Buenaventura, Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, SPRBUN, Exportaciones, Proceso de Exportación, caracterización de procesos de exportación.

## PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

*Hoy en día, como producto de los grandes movimientos de mercancías producto de la Globalización y las demandas de mercado; la necesidad de facilitar las operaciones del comercio exterior es cada vez mayor.*

Ante esta situación en el nuevo ordenamiento de la economía mundial existen varias propuestas y sugerencias que pueden adoptar los países dentro del marco global de las normas internacionales de comercio, impuestas por la OMC (Organización Mundial de Comercio) y complementadas por la OMA (Organización Mundial de Aduanas) u otros organismos o instituciones dedicadas al tema en cuestión.

Para todas estas instituciones, el principal motivo de promover la facilitación al comercio internacional lo constituye el hacer más competitivo a un país. Al lograr la simplificación de los procesos y procedimientos del comercio exterior se contribuye efectivamente al desarrollo de una nación, eliminando tareas con el uso procedimientos más sencillos, trayendo como resultado la disminución de tiempos y costos, así como la reducción de las barreras al comercio internacional. Este avance en el comercio no limita sus ventajas a un sector determinado, sino que más bien beneficia al comercio exterior en general.

No obstante, siendo conocedores de que en los últimos tiempos se ha incrementado la disposición de constituir bloques de integración, por considerarse mecanismos de inserción en nuevos mercados y opciones para acelerar el crecimiento económico y social de sus miembros; es necesario recapacitar sobre la relación del Comercio exterior con los bloques de integración. Desde finales de la década de los setenta, el gobierno de Colombia, con el fin de garantizar el crecimiento económico del país, el bienestar de sus habitantes y preparar la economía nacional para su desarrollo en un mundo globalizado, inició una serie de acercamientos con sus vecinos geográficos y sus socios comerciales más importantes, buscando llegar a acuerdos que permitieran disminuir o eliminar las restricciones al comercio existentes. Actualmente, Colombia hace parte de los siguientes bloques y acuerdos económicos: CAN, CAN-MERCOSUR, ALADI, G2, Triángulo Norte de Centroamérica, TLC Colombia – Chile, TLC Colombia – Canadá y TLC Colombia – Estados Unidos. Desde este punto de vista, Colombia ha consolidado bloques de integración por razones estratégicas para los países, con miras a la formación gradual de un mercado común latinoamericano y procurando mejorar el nivel de vida de sus habitantes.

Bajo la perspectiva del tema aduanero, se reconoce que la actuación de las Administraciones Aduaneras no es tan sencilla como parece, pues a medida que se progresa en el esquema de modelos de integración, su papel se torna más importante y activo; obligándola a optimizar su operatividad para no constituirse en una barrera al comercio exterior.

Como es evidente, la gestión aduanera dentro del proceso integrador tiene objetivos establecidos, uno de los más importantes es lograr la estandarización de los procesos aduaneros en Colombia en el marco del Estatuto aduanero colombiano el decreto

2685 de 1999. De esta forma, se obtendrán resultados idénticos y eficientes para cualquier Administración de Aduana en Colombia. Para dar cumplimiento a esta premisa, en todas las aduanas deben utilizarse los mismos métodos de despacho, una normativa común, procedimientos estandarizados, formatos únicos de documentos aduaneros y similar documentación anexa. Para cumplir con lo mencionado, se pretende simplificar los métodos de control y los procedimientos relativos a las operaciones aduaneras.

En este sentido, es de dominio público la incomodidad ocasionada por la existencia de los continuos problemas por la complejidad de los trámites aduaneros. Se exponen en este estudio ejemplos de aduanas modelos, en donde se superaron gradualmente estos problemas, así como una caracterización de los procedimientos en un proceso de operación aduanera y su consolidación en una matriz de medición de tiempos y costos en exportaciones e importaciones. Esto como una herramienta de medición para estudios posteriores que permitan efectivamente la identificación de los cuellos de botella y trabas a la simplificación y estandarización de las operaciones aduaneras.

Desde hace algún tiempo, a pesar de los avances en la Modernización de las Aduanas causados por el dinamismo del mercado internacional y como consecuencia de las directrices y recomendaciones para facilitar el comercio internacional, se han venido realizando cambios en las Administraciones Aduaneras. Sin embargo, los resultados alcanzados no han sido los esperados.

Es así como, la prensa, los gremios comerciales e industriales han venido insistiendo en mejorar los procesos operativos en la aduana colombiana, alegando los enormes costos directos e indirectos provocados por la demora en los trámites, especialmente, en los procedimientos de importaciones, exportaciones y tránsitos aduaneros. Este tiempo invertido en los procesos se ve traducido en gastos para la empresa, ocasionados por el pago de almacenamiento adicional y congestiones en las sociedades portuarias por documentación, autorizaciones y sellos innecesarios. A esta situación se suma la pérdida por el costo de capital, de lo invertido en esa mercancía que mientras esté en el proceso de desaduanamiento no puede comercializarse.

Una de las mayores preocupaciones de las Administraciones Aduaneras es el considerar que la facilitación no va de la mano con el control, motivo por el cual se niegan a realizar proyectos para conseguir la tan deseada simplificación. Sin embargo, se ha demostrado que el exceso de controles manuales incentiva la discrecionalidad de los funcionarios aduaneros. Por tal razón, y sobre la base de las recomendaciones para las Aduanas de adoptar modernas técnicas de reingeniería de procesos para identificar actividades ineficientes y/o redundantes para su modernización o eliminación, se plantea este documento.

Si el proceso de importaciones, exportaciones y tránsitos aduaneros se aplicara de manera correcta, se obtendría un beneficio mayor, contribuyendo a hacer más competitivos la actividad en Colombia. Para el efecto y buscando establecer una propuesta ideal, que solucione el problema tan común y criticado por los Operadores

de Comercio Exterior, las aduanas deberán tener una clara idea de su nuevo rol, contemplando su interacción diaria con los clientes internos y externos de las Administraciones Aduaneras.

En este sentido, las oficinas aduaneras deben comprender que están orientadas al servicio, razón por la cual deberán considerar cambios sustanciales a los procesos, como la concreción de los despachos anticipados al arribo de los medios de transporte. En muchas administraciones aduaneras, aún cuando se menciona el tema en sus legislaciones, su operativa constituye una traba al comercio, por creerse que el hecho de permitir despachos sin que la mercancía arribe puede contribuir al descontrol y significar evasión.

## **FORMULACIÓN DEL PROBLEMA**

### **PROBLEMA**

¿Cuáles son los procedimientos involucrados en los procesos de exportación realizados en los terminales marítimos de Buenaventura?

### **OBETIVO GENERAL**

Caracterizar los procesos y procedimientos de exportación en los terminales marítimos de Buenaventura.

### **OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

1. Describir todas las actividades en el proceso de exportación, a través de los terminales marítimos de Buenaventura.
2. Desarrollar una matriz de medición de los procesos y procedimientos necesarios para realizar una exportación.

### **JUSTIFICACIÓN**

En la actualidad se está efectuando una revisión de la legislación aduanera vigente para identificar aquellas normas que puedan estar incidiendo en la productividad y competitividad de los procesos aduaneros en Colombia en especial a lo que se refiere entre los actores de la DIAN Buenaventura y la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, dado los continuos inconvenientes que se causan en materia portuaria, arribo de mercancías y el proceso en sí de desaduanamiento en importaciones y exportaciones.

La aduana colombiana, ha asumido un proceso de modernización y facilitación acorde con el plan de gobierno actual y a los principios rectores de la Organización Mundial

del Comercio (OMC), Organización Mundial de Aduanas (OMA) y de la CAN, procurando que las formalidades aduaneras no impliquen un costo para los importadores o exportadores en tiempos y trámites que afecten el comercio internacional. Es así como, se han venido implementando mecanismos tales como: el proceso de sistematización aduanera, cuyo sistema aplicado ADUANA SYGA ha permitido que los usuarios aduaneros interactúen con la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de Colombia (DIAN) para facilitar las operaciones de importación y exportación en las diferentes regiones del país.

Por otra parte, se ha implementado el proyecto del Modelo Único de Ingresos, Servicio y Control Automatizado (MUISCA), para la Integración de los Sistemas de Información que posee la DIAN a nivel Tributario, Aduanero y Cambiario, con el fin de facilitar el cumplimiento de las obligaciones, simplificando los procedimientos, personalizando la atención y orientación. En materia de comercio exterior, se busca con la implementación de esta herramienta garantizar y asegurar la transparencia, objetividad y facilitación, para mejorar los niveles de competitividad y productividad, estandarizar procedimientos, brindando información estadística, confiable y oportuna para la toma de decisiones.

A pesar de estos mecanismos, dentro del proceso de desaduanamiento y congestión que hoy vive la Sociedad Portuaria regional de Buenaventura un importador y/o exportador debe estar preparado para el sobre costo que esto conlleva, dado que no existe reciprocidad en los procesos, ni una coordinación lógica y coherente.

Se ha mejorado frente años atrás en los procesos pero aún queda mucho trabajo por delante. En el año 2002, por ejemplo, una importación con almacenamiento se demoraba hasta cinco días, luego paso a tres, pero aun dichos procesos siguen siendo lentos y engorrosos lo cual se presta para que algunos actores de la cadena incrementen los servicios o se deban de cancelar sumas excesivas, identificadas como gastos ocultos en un procesos de importación y exportación. En el proceso de exportación la situación es más delicada por el riesgo que corre una mercancía en su proceso logístico de fábrica a puerto, por los riesgos de contaminación de la carga y las constantes revisiones por parte de Policía Antinarcóticos, entre otros factores.

Los empresarios son consientes de que los procesos de internacionalización en las empresas no son fáciles, más aún cuando nos encontramos en un mercado internacional con competidores muy aguerridos y con indicadores de competitividad y productividad muy altos. Todo este esfuerzo que realizan dichos empresarios colombianos no tendría ningún éxito sin una adecuada política de venta internacional y sin unos objetivos claros establecidos.

El poder del mercado nacional e internacional esta invitando a desarrollar estrategias que permitan mejorar la cadena de abastecimiento en los procesos de importación y /o Exportación para poder competir en el mundo internacional.

En las diferentes etapas de los procesos de importación y/o exportación se identifican un conjunto de problemas generales y otros asociados a los productos analizados con

mayor detalle. Los principales problemas se pueden agrupar en tres categorías. La primera con los asociados a la insuficiencia de infraestructura y calidad de los servicios. La segunda vinculado a la problemática de concentración y prácticas no competitivas y la tercera de naturaleza más técnica y que incluiría los desbalances estructurales en los flujos de comercio exterior (Felipe Ochoa y Asociados, 2008e).

En términos generales, a lo largo de los procesos de internacionalización hay un serio problema de asimetría de información entre los demandantes y los ofertantes de los servicios logísticos. El usuario final tiene información insuficiente respecto de los servicios proporcionados en las diferentes etapas de las cadenas logísticas, problema que es más grave en el caso de pequeños exportadores o importadores.

La asimetría se refleja en el cobro integrado de los servicios provistos por las terminales de almacenamiento, agencia marítima, entre otras, y en la no existencia de una nomenclatura estándar de los servicios cobrados por los distintos agentes, adicionalmente hay cargos que no son transparentes. Lo anterior genera que los usuarios tengan la percepción que se realizan cobros “dobles”, los cuales no estarían debidamente justificados. La asimetría tiene como consecuencia que los ofertantes de servicios logísticos tengan la posibilidad de incrementar su poder de mercado en perjuicio de los exportadores e importadores.

Otro cuello de botella sería la insuficiencia de infraestructura portuaria. Hay reducida profundidad operativa en los muelles, que no permite la entrada de embarcaciones modernas más rápidas y de mayor envergadura que reducirían los costos operativos. A ello se suma la falta de espacio para el desarrollo de las zonas portuarias, destacando la problemática de insuficiencia de muelles, áreas de almacenamiento. El problema de oferta de infraestructura y de equipamiento portuario genera problemas de congestión afectando la eficiencia en costos de toda la cadena de abastecimiento.

No existen estudios específicos en los cuales se analice los procesos y procedimientos en la cadena de abastecimiento por sectores y en el contexto del Valle del Cauca. Frecuentemente se hacen mediciones a nivel general dando como resultado información amplia mas no detallada. Esto dificulta la identificación de acciones de mejora específicas al interior de las organizaciones.

En este orden de ideas, el poder identificar el estado de los procesos y procedimientos en la cadena de abastecimiento, es el primer paso para que las empresas logren conocer como es realmente su operación y de esta puedan definir estrategias de mejoramiento de sus procesos, que permitan aumentar su posicionamiento nacional e internacional.

## **MARCO TEÓRICO**

Esta investigación constituye una propuesta para lograr un cambio fundamentado en los procesos de importación, exportación y tránsitos aduaneros. Pues se ha demostrado que uno de los requisitos para la constitución de tratados de libre

comercio es la constitución de procedimientos unificados y estandarizados en las aduanas. Esta propuesta de armonización se recogerá de lo más importante de las experiencias internacionales, así como la experiencia de bloques económicos más avanzados, que han conseguido armonizar sus procedimientos, haciéndolos más eficientes.

En el ámbito mundial, existen directrices hacia la estandarización y simplificación de los procedimientos aduaneros, la más importante fue promovida por la organización mundial de aduanas OMA a través del convenio de Kyoto y otras recomendaciones, por medio de las cuales, han dado lineamientos para lograr la eficiencia y efectividad en las aduanas.

Para ello es necesario considerar un modelo de proceso común y se deberá crear un marco jurídico, lo más funcional y operativo, buscando la facilitación y logrando el control.

## **LOS PROCEDIMIENTOS ADUANEROS DENTRO DEL MARCO DE LA OMA Y EL COMERCIO INTERNACIONAL**

Desde hace algunos años, el propósito de las organizaciones no se limita solamente a la rentabilidad de una operación, sino que dirige sus esfuerzos hacia el logro de la maximización de la eficiencia, asegurándose que todos los procesos claves trabajen en armonía. En este sentido, las empresas se han visto en la obligación de mejorar día a día, optimizando la satisfacción de los usuarios y siendo más eficientes en el manejo de los recursos. Sin embargo, este ideal se ha convertido para algunas instituciones en una realidad utópica, por la complejidad de actividades y los diferentes actores con los que interactúa, en combinación con algunos factores externos a su gestión que van en deterioro de su eficacia, requiriéndose la aplicación de los conocidos conceptos de administración de procesos.

La operación de las entidades aduaneras es una de las más afectadas, muchas han decidido establecer una reforma de sus procesos para lograr su eficiencia y modernización motivadas por los procesos de integración, las reformas de la función pública, programas de ajuste estructural, la liberalización del comercio, aumento de amenazas y contrabando, adhesión a la OMC, creación de organismos internacionales en pro de las buenas prácticas de comercio, corrupción y presión pública, económica y política. Este ideal se encuentra influenciado también por la exigencia de una mayor satisfacción del cliente, desarrollo de políticas de mejoramiento continuo y solución de problemas; conceptos que deberán ser manejados en relación con la casuística del sector y la necesidad de lograr la simplificación y facilitación de sus procesos.

Estos cambios sustanciales en las aduanas no se limitan solamente a lo relativo a sus procesos, sino que deben ir de la mano con cambios tecnológicos, contratación de personal excelentemente calificado, y sobre todo, una orientación hacia el servicio de

todas sus actividades, sin que se limiten a satisfacer al usuario sin descuidar los controles que se refieren a su naturaleza operativa.

Se dice que la base para la facilitación del comercio es el establecimiento de procedimientos y el uso de tecnología. Desde el punto de vista de la integración, el logro de esta comentada simplificación es fundamental, sin embargo, constituye una transformación sistemática que suele caracterizarse por tres niveles:

- **Procedimientos equivalentes.** Adoptar procedimientos con necesidades de datos análogas pero que atienden cosas independientes.
- **Procedimientos complementarios.** Cuando se aceptan como válidos y reconocen algunos procedimientos usados en otro país.
- **Procedimientos integrados o unificados.** Cuando no existen diferencias entre los procedimientos de los países, son los mismos en todo un bloque económico.

## PROCESOS

La tendencia de la administración moderna está dirigida hacia la Gestión por Procesos, misma que deja atrás las estructuras basadas en departamentos funcionales convirtiendo los conceptos relacionados con este tema en más conocidos y tratados a todo nivel. Bajo esta perspectiva la organización se convierte en un sistema interrelacionado de procesos que trabajan en conjunto para mejorar la satisfacción del usuario.

Todas las actividades de cualquier institución pueden ser concebidas como integrantes de un proceso determinado. En este sentido, a una organización se la considera como un sistema de procesos grandes o pequeños, simples o complejos pero siempre con tres componentes principales:

- Entradas: Insumos o recursos externos, incluyen productos o salidas de otros Subsistemas.
- Procesos de transformación: Actividades de trabajo que transforman las entradas, agregando valor a ellas y haciendo de las entradas, las salidas del subsistema.
- Salidas: Productos y servicios generados por el subsistema, usados por otro sistema en el ambiente externo.

De acuerdo a lo expuesto, definiremos un proceso como "una secuencia ordenada de actividades en las que intervienen personas, materiales, equipamiento, y algunas veces un aplicativo, organizadas de forma lógica para producir un resultado planificado y deseado que satisfaga los requerimientos del cliente o usuario". Es también un conjunto de actividades o cambios enlazados entre sí, generado por una o más entradas o insumos de un proveedor que al transformarse generan un resultado agregando valor antes de entregarlo a un cliente; o, es un ámbito de actuación que define un curso de acción compuesto por una serie de etapas, las cuales añaden valor

a las entradas con el fin de producir unas salidas que satisfagan las necesidades del cliente del proceso.

Las entradas y salidas que se mencionan deberán ser medibles y adaptables al cambio, no se puede hablar de un proceso estático sino que debe procurarse sea dinámico de acuerdo a las circunstancias. Esta medición hará mención al «*qué se hace en el proceso*», debe tener una misión claramente definible «*qué - para qué - para quién*», unas fronteras delimitadas, con entradas y salidas concretas, una secuencia clara de etapas claramente identificables en Subprocesos y debe poderse medir «*cantidad – calidad - costo*».

Sin embargo, en muchas ocasiones, el alcance y entorno de los procesos no suele ser homogéneo, resultando un tanto complicado, descubrir el inicio y el fin del mismo, debiendo establecerse un límite desde el punto de vista operativo, de dirección y control del proceso. Un proceso puede ser realizado por una sola persona, o dentro de un mismo departamento. Sin embargo, mientras más complejo, se involucra diferentes áreas funcionales y departamentos de la organización, en mayor o menor medida; lo que dificulta su control y gestión.

Cuando un proceso es complejo no es fácil establecer responsables sobre el mismo, pues las áreas involucradas, asumen un compromiso sobre el conjunto de actividades que ejecuten, pero la competencia sobre la totalidad del proceso no suele ser asumida por alguien en concreto, por lo que, la Administración de procesos exige la existencia de un propietario del mismo.

Generalmente dentro de un proceso se pretende estén presentes las siguientes características:

- **Identificación y documentación.** En la actualidad la mayoría de las empresas tienen procesos no identificados por lo cual no pueden ser estudiados, mejorados, delimitados y clasificados. Dentro de la Gestión de Procesos se identifican las siguientes clases:
  - **Procesos clave:** Aquellos que tienen relación directa con el negocio de la institución y cuya falta de operación constituiría el fin de la empresa.
  - **Procesos estratégicos:** aquellos que establecen guías para la realización de los procesos clave.
  - **Procesos soporte:** aquellos que aportan recursos para la realización de los procesos clave.
- **Establecimiento de objetivos.** El hecho de establecer los objetivos especialmente en términos del usuario, permitirá orientar los procesos hacia la maximización de la Calidad y Eficiencia.
- **Determinación del dueño del proceso.** Determinación de un responsable por todo el proceso, que es alguien que participa en sus actividades, teniendo control sobre el mismo desde el principio hasta el

final y será la responsable. Generalmente este papel es asignado a un mando o directivo.

- **Disminución de etapas y tiempos.** El objetivo de la administración por procesos incide en los tiempos de ciclo, y en la reducción de las etapas, de manera que el tiempo total del proceso disminuya.
- **Simplificación.** Los procesos deben procurar ser sencillos, sin necesidad de incluir tantos departamentos y personas, sólo deberá incluirse las áreas y personal necesarios.
- **Eliminación de actividades sin valor añadido.** La Administración de Procesos contempla el análisis de las actividades que son parte de los procesos, con el objetivo de eliminar las que no agregan valor al mismo, que están duplicadas. Sólo se permitirá que conformen al proceso las estrictamente necesarias.
- **Reducción de burocracia.** Al eliminar las actividades innecesarias se disminuirá el número de involucrados en el proceso, estableciéndose responsables por tareas realmente requeridas.
- **Inclusión de actividades de valor añadido.** Puede darse el caso, que en lugar de sólo eliminarse tareas, se requiera el reemplazo de alguna de ellas por alguna que contribuya a maximizar la satisfacción del cliente del proceso.
- **Manejo de información:** en cada paso del proceso se producen y manipulan datos, documentos, hojas de cálculo, formularios, etc., que pueden ser compartidos por todos los miembros del equipo o tener el carácter de reservados sólo para ciertos actores del proceso.

Algunas veces es muy difícil lograr una reingeniería en una institución, más aún cuando se trata de empresas públicas en donde este cambio implica reformas legales para establecer una nueva estructura, motivo por el cual la mejor opción es generar una convivencia del proceso con la estructura funcional, en pro del mejor desenvolvimiento de la empresa.

## PROCESOS ADUANEROS

La tendencia de la administración moderna está dirigida hacia la Gestión por Procesos, y por tanto pretende dejar atrás las estructuras basadas en departamentos funcionales convirtiendo los conceptos relacionados con este tema en más conocidos y tratados a todo nivel. Bajo esta perspectiva la organización se convierte en un sistema interrelacionado de procesos que trabajan en conjunto para mejorar la satisfacción, no solo del consumidor final, sino también de los usuarios.

Todas las actividades de cualquier institución pueden ser concebidas como integrantes de un proceso determinado. En este sentido, a una organización se la considera como un sistema de procesos grandes o pequeños, simples o complejos pero siempre con tres componentes principales:

- Entradas: Insumos o recursos externos, incluyen productos o salidas de otros Subsistemas.
- Procesos de transformación: Actividades de trabajo que transforman las entradas, agregando valor a ellas y haciendo de las entradas, las salidas del subsistema.
- Salidas: Productos y servicios generados por el subsistema, usados por otro sistema en el ambiente externo.

De acuerdo a lo expuesto, definiremos un proceso como "una secuencia ordenada de actividades en las que intervienen personas, materiales, equipamiento, y algunas veces un aplicativo, organizadas de forma lógica para producir un resultado planificado y deseado que satisfaga los requerimientos del cliente o usuario". Es también un conjunto de actividades o cambios enlazados entre sí, generado por una o más entradas o insumos de un proveedor que al transformarse generan un resultado agregando valor antes de entregarlo a un cliente; o, es un ámbito de actuación que define un curso de acción compuesto por una serie de etapas, las cuales añaden valor a las entradas con el fin de producir unas salidas que satisfagan las necesidades del cliente del proceso.

Las entradas y salidas que se mencionan deberán ser medibles y adaptables al cambio, no se puede hablar de un proceso estático sino que debe procurarse sea dinámico de acuerdo a las circunstancias. Esta medición hará mención al «*qué se hace en el proceso*», debe tener una misión claramente definible «*qué - para qué - para quién*», unas fronteras delimitadas, con entradas y salidas concretas, una secuencia clara de etapas claramente identificables en Subprocesos y debe poderse medir «*cantidad – calidad - costo*».

Sin embargo, en muchas ocasiones, el alcance y entorno de los procesos no suele ser homogéneo, resultando un tanto complicado, descubrir el inicio y el fin del mismo, debiendo establecerse un límite desde el punto de vista operativo, de dirección y control del proceso. Un proceso puede ser realizado por una sola persona, o dentro de un mismo departamento. Sin embargo, mientras más complejo, se involucra diferentes áreas funcionales y departamentos de la organización, en mayor o menor medida; lo que dificulta su control y gestión.

Cuando un proceso es complejo no es fácil establecer responsables sobre el mismo, pues las áreas involucradas, asumen un compromiso sobre el conjunto de actividades que ejecuten, pero la competencia sobre la totalidad del proceso no suele ser asumida por alguien en concreto, por lo que, la Administración de procesos exige la existencia de un propietario del mismo.

Generalmente dentro de un proceso se pretende estén presentes las siguientes características:

- **Identificación y documentación.** En la actualidad la mayoría de las empresas tienen procesos no identificados por lo cual no pueden ser estudiados, mejorados, delimitados y clasificados. Dentro de la Gestión de Procesos se identifican las siguientes clases:

- **Procesos clave:** Aquellos que tienen relación directa con el negocio de la institución y cuya falta de operación constituiría el fin de la empresa.
- **Procesos estratégicos:** aquellos que establecen guías para la realización de los procesos clave.
- **Procesos soporte:** aquellos que aportan recursos para la realización de los procesos clave.
- **Establecimiento de objetivos.** El hecho de establecer los objetivos especialmente en términos del usuario, permitirá orientar los procesos hacia la maximización de la Calidad y Eficiencia.
- **Determinación del dueño del proceso.** Determinación de un responsable por todo el proceso, que es alguien que participa en sus actividades, teniendo control sobre el mismo desde el principio hasta el final y será la responsable. Generalmente este papel es asignado a un mando o directivo.
- **Disminución de etapas y tiempos.** El objetivo de la administración por procesos incide en los tiempos de ciclo, y en la reducción de las etapas, de manera que el tiempo total del proceso disminuya.
- **Simplificación.** Los procesos deben procurar ser sencillos, sin necesidad de incluir tantos departamentos y personas, sólo deberá incluirse las áreas y personal necesarios.
- **Eliminación de actividades sin valor añadido.** La Administración de Procesos contempla el análisis de las actividades que son parte de los procesos, con el objetivo de eliminar las que no agregan valor al mismo, que están duplicadas. Sólo se permitirá que conformen al proceso las estrictamente necesarias.
- **Reducción de burocracia.** Al eliminar las actividades innecesarias se disminuirá el número de involucrados en el proceso, estableciéndose responsables por tareas realmente requeridas.
- **Inclusión de actividades de valor añadido.** Puede darse el caso, que en lugar de sólo eliminarse tareas, se requiera el reemplazo de alguna de ellas por alguna que contribuya a maximizar la satisfacción del cliente del proceso.
- **Manejo de información:** en cada paso del proceso se producen y manipulan datos, documentos, hojas de cálculo, formularios, etc., que pueden ser compartidos por todos los miembros del equipo o tener el carácter de reservados sólo para ciertos actores del proceso.

Algunas veces es muy difícil lograr una reingeniería en una institución, más aún cuando se trata de empresas públicas en donde este cambio implica reformas legales para establecer una nueva estructura, motivo por el cual la mejor opción es generar una convivencia del proceso con la estructura funcional, en pro del mejor desenvolvimiento de la empresa.

## AVANCES DE LOS PROCESOS ADUANEROS

En el mundo entero la misma tendencia de la adopción de la Administración de Procesos llegó a las empresas públicas, generando en algunas de ellas, cambios

significativos. Sin embargo, fueron las instituciones directamente relacionadas con el comercio exterior, quienes al tener una interacción con clientes internacionales externos a la empresa, recibieron una alta influencia de las premisas de los procesos, empezando así a contemplar este tipo de conceptos en su operativa.

Cabe recalcar que en el mundo globalizado uno de los factores que influye sobre la competitividad de un país y lo atractivo del mismo para la inversión extranjera, suele ser la complejidad de los trámites relativos a las operaciones de su sector industrial. Este factor en particular ha obligado que los países hagan esfuerzos conjuntos para simplificar la tramitología relativa a importación y exportación.

Bajo este contexto desde hace muchos años las aduanas de los países desarrollados empezaron a considerar la teoría de la gestión de procesos, insertándola en sus operaciones aduaneras, obteniendo como resultado de su aplicación enormes avances y clientes externos a su institución muy satisfechos. Desde ese entonces y siguiendo como ejemplo la experiencia de los países de mayor desarrollo económico, en las aduanas de países en vía de desarrollo económico, empezó a manejarse un nuevo concepto hasta entonces no utilizado.

Es así como la aduana americana, en respuesta a las exigencias del mercado, y presionada por la amplitud de cuestiones que manejaba, conformó un equipo sobre la reorganización de los sistemas aduaneros, encargándole crear una estructura en donde la Administración aduanera contribuiría al beneficio de la Nación, teniendo como resultado una organización más eficaz y flexible, con un elevado índice de participación del personal. La concreción de este ideal se consolidó mejorando el uso de la tecnología de información, creando y perfeccionando un sistema automatizado, determinando y mejorando sus procesos esenciales y proporcionando al funcionario la formación necesaria.

De esta manera se empezó por redefinir los procesos esenciales, enfocando sus prioridades y objetivos, y determinando claramente los usuarios, y necesidades, fue así como la aduana americana motivada por la gran cantidad y complejidad de cuestiones por atender, formó un equipo sobre la reorganización de los sistemas aduaneros, pidiéndole desarrollar una estructura organizativa que permita contribuir al beneficio del país. Así, el grupo en mención basó su accionar en una mejora del uso de la tecnología de la información, automatizó la mayoría de las operaciones aduaneras y capacitó al personal eficientemente, redefiniendo los procesos esenciales y enfocando su gestión a los mismos.

Como se ha mostrado, los países de gran desarrollo económico han recurrido a reestructurar sus procesos empresariales y en este caso los aduaneros, con fines de lograr mayor eficacia y rentabilidad, considerando siempre las consecuencias que podrían tener los mismos en el área comercial.

Bajo esta nueva perspectiva las aduanas han empezado a identificar sus procesos, dándole mayor importancia a los Procesos clave cuya incidencia en la eficiencia de la institución es muy alta para el logro de la eficiencia de sus operaciones.

Según todo lo expuesto el Proceso aduanero se conceptualiza como un conjunto secuencial, repetitivo y ordenado, bajo ciertas condiciones, de actividades de la operativa aduanera en las que intervienen funcionarios y operadores de comercio exterior, tecnología adecuada, materiales, equipamiento, organizadas coherentemente para brindar un servicio ejerciendo control, de forma tal que satisfaga los requerimientos del usuario.

Las entradas pueden incluir gente, métodos, material, equipo, medio ambiente, e información. La salida es un servicio. Puede haber varias etapas o Subprocesos para el proceso. Alternativamente, cada etapa podría verse como un proceso o Subproceso. Un ejemplo de un proceso aduanero constituye el "Proceso de arribo de pasajeros internacionales". Las etapas podrían ser:

- Entrega de información a aduana
- Arribo de pasajeros
- Arribo de maletas
- Despacho de equipaje acompañado de pasajero
- Despacho de mercancías acompañadas
- Salida de pasajeros

Las entradas incluyen información proveniente de viajes comerciales internacionales, listado de equipaje, listados de pasajeros, comportamiento de pasajeros. La salida es el servicio ágil, automatizado y simplificado de controlar el ingreso de los pasajeros internacionales y de su equipaje.

Según lo expuesto los procesos aduaneros deberán determinarse luego de un análisis de todas las operaciones aduaneras y actividades relacionadas, que cumpla una administración aduanera. Obviamente dentro de este establecimiento deberá distinguirse cuales son los procesos claves, estratégicos y soportes. Una vez reconocidos se organizará las prioridades de la institución y alcanzará la tan esperada eficiencia aduanera.

## **PROCEDIMIENTOS**

Dentro de la temática de la Administración de Procesos, suele utilizarse términos relacionados que ayudan una mejor puesta en práctica de esta gestión en las empresas, uno de ellos es el Procedimiento, cuya utilización en los últimos tiempos se ha convertido en la base para conseguir los avances tan esperados en cuanto a eficiencia.

Hasta hace algunos años, ciertas empresas confundían los procedimientos con los procesos, considerándolos sinónimos. Sin embargo, a medida que el uso de la Gestión de Procesos en las Instituciones comenzó a difundirse su interpretación fue mucho más acertada.

Para efectos metodológicos a fin de establecer una definición clara y concreta de lo que significa un procedimiento, se dice que un procedimiento es "una guía detallada que muestra secuencial y ordenadamente cómo una persona o más realizan un trabajo."; o la "Forma especificada para llevar a cabo una actividad o un proceso. Algunos autores y para efectos de certificaciones de calidad de las empresas se reconoce también a los procedimientos como los documentos que describen una actividad sobre la que debe existir control, y en el cual se dice el qué, cómo, cuándo dónde y quién lo realiza, haciendo referencia si fuera necesario a otra documentación.

Según se ha explicado, se entiende como procedimiento a la secuencia de actividades relacionadas entre sí y su forma de ejecución que llevadas a la práctica por una o varias personas constituyen una estación de trabajo. A diferencia de un proceso que sólo describe una serie de actividades de manera general; mientras que el procedimiento describe o representa gráficamente a las actividades que son parte de un proceso. En otras palabras, para la clara definición de lo que es un proceso, se requiere el uso de documentos auxiliares o procedimientos en los que se detalle como, cuando, donde, por qué y por quienes se realizarán dichas actividades.

En la elaboración de un procedimiento debe considerarse la existencia de los siguientes puntos: Los conceptos de su estructura son básicamente:

- **Objeto del procedimiento.** Donde se define la finalidad concreta del procedimiento.
- **Campo de aplicación.** Se el alcance de aplicación del procedimiento.
- **Responsabilidades.** Se fijan y delimitan de acuerdo a ejecución, control del procedimiento y verificación.
- **Referencias.** Se indican los documentos que se deben considerar para ejecutar el procedimiento.
- **Definiciones.** Se debe describir claramente aquellos conceptos que nuevos o de compleja comprensión para evitar errores o disparidad de pareceres.
- **Especificaciones y estándares.** Mostrar los parámetros o especificaciones estándares que permitan controlar o medir una operación.
- **Documentos.** Es la muestra de los formatos de documentos a emplear.
- **Instrucciones.** Es la descripción de la tarea y operaciones que la componen de una forma concisa y clara, especificando el método, las condiciones, los medios humanos y materiales necesarios para su realización, adjuntando si se considerara oportuno un diagrama de flujo del proceso y algunas veces el tiempo que debe tomar su realización.

La importancia de la existencia de los procedimientos para la ejecución de un proceso es fundamental, pues la puesta en marcha del mismo no se realizará como se pretende en forma repetitiva si es que no que no cuenta con este tipo de documentos auxiliares.

## PROCEDIMIENTOS ADUANEROS

De la misma manera, al igual que en las empresas privadas, las aduanas han incursionado desde hace algunos años en el uso de los procedimientos, como apoyo y detalle exacto de las tareas que conformarán los procesos. Este uso se ha hecho aún más evidente, desde que los temas de definición de los procesos clave del negocio aduanero fueron parte del plan estratégico de las administraciones aduaneras.

Dentro del ámbito aduanero, se entiende por procedimiento a las actividades aduaneras interrelacionadas, descritas de forma secuencial, en donde se muestra su forma de ejecución para ser llevadas a la práctica por actores del mismo, según corresponda.

Un procedimiento abarca la obtención, el almacenamiento, el proceso y la transmisión de información, motivo por el cual la base para la simplificación de procedimientos internacionales en materia de comercio debe ser la utilización de sistemas de información.

Esta nueva tendencia de utilización de los procedimientos, ha permitido que en las aduanas, al menos sus procesos principales, estén claramente documentados logrando establecer la forma repetitiva de su funcionamiento y una mejora visible para los Operadores de Comercio Exterior, quienes percibirán mayor formalidad de la Aduana al utilizarse estos documentos. Sin embargo, muchos de estos procedimientos aún cuando tienen todas las características exigibles no persiguen los lineamientos dados al respecto por los organismos rectores de las Operaciones Aduaneras y del Comercio Internacional; haciéndose necesario su consideración en este sentido.

### **La organización Mundial de Aduanas (OMA) y el Convenio de Kyoto en la facilitación aduanera**

La Organización mundial de Aduanas es una organización intergubernamental independiente en asuntos aduaneros cuya función principal es conseguir la eficiencia y efectividad de las Aduanas.

Por esta razón, la Organización Mundial de Aduanas se ha preocupado en incentivar a las Administraciones aduaneras para que modifiquen sus procedimientos de despacho de mercancía por otros más ágiles, simples y que promuevan lo acordado en legislaciones y acuerdos internacionales como medio de fomento del comercio internacional.

La idea de la utilización de los procedimientos para efectos aduaneros surgió de la demanda del Comercio Internacional de simplificar la tramitología relativa al comercio. Para lograr este objetivo se requiere que la Aduana se comprometa como parte integrante del Proceso de Comercio Internacional, a mejorar sus procesos sin descuidar el control considerando su papel en la recaudación pero pensando siempre en brindar la tan deseada facilitación.

La mencionada simplificación de procedimientos traerá como consecuencia directa la reducción de costos operativos y conexos a la operación aduanera, permitiendo que el producto pueda ser colocado en el mercado a menor precio, generando más demanda del mismo y contribuyendo al crecimiento económico del país.

La concreción de la simplificación y armonización de los procedimientos, constituye un progreso en los procesos aduaneros; mejorando los ingresos de los países y haciéndolos más competitivos, como resultado de un incremento en la eficiencia y efectividad de las administraciones aduaneras por la desaparición de la burocracia y la complejidad de los trámites aduaneros identificados como barreras al comercio.

Por la incidencia reciente de la utilización de procedimientos en las administraciones aduaneras, la Organización Mundial de Aduanas decidió referirse al tema de una manera detallada, a través de un anexo específico en el Convenio de Kyoto. Procurando así, no sólo la simplificación, sino también la armonización de los procedimientos aduaneros de sus Países Miembros, sin olvidarse del concepto del control; para lo cual, se han dado una serie de convenciones, programas, lineamientos y asesorías en busca de la tan esperada estandarización como impulso al comercio internacional.

Para lograr esta armonización, uno de los instrumentos cuyo uso asegura su consolidación lo constituye las recomendaciones del Consejo de Cooperación Aduanera, estas, aunque no tienen carácter vinculante, su profundidad en lo que respecta a las técnicas y prácticas aduaneras, las catalogan como uno de los mecanismos que deberían ser usados por las Administraciones Aduaneras para cumplir sus objetivos.

Cabe recalcar que uno de los temas más manejados a nivel de la Organización Mundial de Aduanas es el consolidar la cooperación entre las Administraciones Aduaneras para mejorar sus procesos de control y operatividad; a través del intercambio de información y prácticas comunes no duplicadas, que ayudarán a combatir la corrupción y lograr la tan buscada simplificación.

En este mismo sentido, algunos organismos internacionales han estado trabajando en relación con los lineamientos a la simplificación de procedimientos y facilitación al comercio, como lo son la Organización Mundial de Comercio, Banco Mundial, UNCTAD, UNECE.

#### **El convenio internacional de Kyoto para la simplificación y armonización de los regímenes aduaneros (\*) versión Revisada**

En el año 1974 el convenio internacional de Kyoto para la simplificación y armonización de los regímenes aduaneros se puso en vigencia. Luego de una actualización y revisión fue adoptado por el Consejo de Cooperación Aduanera en 1999 como el lineamiento básico para la modernización y logro de la eficiencia de los procedimientos aduaneros a través del Protocolo de enmienda del Convenio Internacional de Simplificación y Armonización de Procedimientos Aduaneros.

Desde su puesta en vigencia varios países del mundo han venido adhiriendo al mencionado convenio, sin embargo Colombia no ha adoptado formalmente el Convenio. Si bien es cierto, a pesar de no existir una obligación por la falta de ratificación formal de ciertos países al Convenio, han considerado la incorporación de ciertos lineamientos en sus legislaciones nacionales.

Cabe recalcar que aún cuando se insista en la inserción de los países al convenio, lo que realmente se persigue es la puesta en práctica de las recomendaciones dadas en el citado documento, pues a través de su uso se pretende establecer una visión generalizada entre las Administraciones aduaneras de lo relacionado a Procesos aduaneros, Transparencia, proceso legal, uso de tecnologías de información, técnicas modernas de perfiles de riesgo.

El objetivo central del uso del Convenio de Kyoto constituye el logro de la eficiencia de sus procedimientos de una manera simple y promoviendo la utilización de la tecnología. Además persigue el cumplimiento de los siguientes principios dentro de las Aduanas:

- Procedimientos armonizados y simplificados
- Desarrollo continuo y mejoramiento de las técnicas de control
- Maximizar el uso de Tecnologías de información
- Trabajo conjunto entre aduanas y comercio"

Así también, en el convenio se recomienda considerar los "elementos clave de la Administración de las aduanas modernas", que son:

- Automatizar
- Técnicas de manejo de riesgo
- Uso de información previo al arribo
- Uso de transferencia electrónica de datos
- Cooperación con otras aduanas
- Normativa funcional, operativa y fácilmente accesible y realizable.

#### **La OMC, UNCTAD y otros Organismos Internacionales que velan por la facilitación del Comercio**

En busca de la eficiencia comercial, la OMC ha venido realizando esfuerzos para eliminar las barreras al Comercio, una de las cuales constituye la existencia de Procedimientos Complejos en las Aduanas. A pesar de los avances, los resultados no han sido alentadores pues son contrarrestados por la corrupción y la ineficiencia. No obstante, las metas que siempre busca alcanzar la OMC son la eliminación de Procedimientos aduaneros complejos, puesta en producción de procedimientos simples y cuya ejecución tome el tiempo necesario y mejora de los Deficientes procedimientos aduaneros.

Como ha sido claramente notorio por la interrelación que tienen las actividades aduaneras con el comercio internacional, la Organización Mundial de Comercio y la Organización Mundial de Aduanas están directamente relacionadas tanto así que dentro del GATT existen artículos directamente relacionados a aspectos de facilitación al comercio, otorgándole a la OMA el carácter de complementaria a la OMC, considerando sus actividades como soporte a los objetivos de facilitación.

Por esta misma razón, en la conferencia ministerial de la OMC en Doha se acordó un programa de trabajo que consideró la Facilitación del comercio como uno de los temas a tratarse en la siguiente Reunión Ministerial, lo cual motivó a la OMA a exhortar a sus países signatarios a adoptar el Convenio de Kyoto o por lo menos a seguir sus lineamientos principales.

Así también la UNCTAD ha sido designada como la encargada de implementar la Declaración de Columbus sobre Eficiencia Comercial, en donde se pretende, a nivel mundial, generar acciones prácticas en base a recomendaciones y pautas a que los Gobiernos, organizaciones internacionales y nacionales, en donde las empresas deben adoptar según les corresponda.

Se han definido 6 áreas básicas entre ellas la de Aduanas, para dar cumplimiento a las mismas se solicitó estrechar las relaciones entre la UNCTAD y organismos como la Comisión Económica para Europa (CEPE), Centro de Comercio Internacional (CCI), Consejo de Cooperación Aduanera (CCA), Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESAP). Cuyos esfuerzos conjuntos e integrados generarán la facilitación en el Comercio Internacional.

Para el ámbito aduanero, por el papel trascendental que las Administraciones aduaneras tienen en el Comercio Internacional, pues son actores de toda transacción con otro país, se requiere que su operación habitual sea lo suficientemente funcional, ágil y simplificada para que el impacto dentro de la cadena de comercio internacional sea positivo y no atente contra las futuras transacciones que puedan realizarse.

Para el efecto uno de los compromisos de la Declaración de Columbus ha sido el considerar programar urgentemente una reforma para los procedimientos problema o ineficaces. Para lo cual cita las recomendaciones del Convenio de Kyoto. En este sentido, se hace hincapié en considerar el uso de la tecnología en todas sus operaciones, siguiendo el ejemplo de aduanas más automatizadas como la Neozelandesa, Australiana, Americana, Tahitiana.

Las consideraciones esenciales que se obtuvieron en este sentido fueron lograr:

- Lograr la simplificación y normalización de procedimientos
- Estandarizar documentos aduaneros tanto físicos como electrónicos

## **CARGA DE EXPORTACION DE MERCANCIAS Y SU EJECUCIÓN A NIVEL INTERNACIONAL.**

### **Principales Procesos Aduaneros**

Tal como se ha mencionado anteriormente, las Administraciones Aduaneras, al igual que cualquier empresa manejan procesos. Mismos que han sido considerados según su importancia, para efectos de determinar los objetivos de sus respectivas filosofías corporativas. De esta manera, luego de analizar el impacto que cada uno de estos procesos tenga en la función aduanera, se determinan los procesos claves, estratégicos y de apoyo.

Es de dominio público, que los procesos por los cuales más se preocupan las Administraciones Aduaneras son los que constituyen el mayor volumen de sus transacciones. Es así como, en Colombia, se han puesto especial interés por los macro - procesos de Importación y Exportación de Mercancías, los cuales a su vez se dividen en Subprocesos de carga y despacho, conocidos como los procesos claves de las aduanas, en lugar de enfocar sus esfuerzos en los procesos estratégicos y soporte.

Para el efecto, y conociendo los procesos base de las operaciones aduaneras, se centrará la explicación detallada en los Subprocesos del Macro proceso de Importaciones, exportaciones y tránsito aduanero específicamente, la cual será estratégica para el desarrollo del presente trabajo.

Desde esta perspectiva, se hace necesario aclarar que el Proceso o Macro - proceso de Importaciones no puede definirse solamente como una serie de actividades relativas al ingreso de mercancías a un país, sin ignorar su connotación económica para nuestros países, quienes usan los productos o insumos importados como base para obtener lucro y como generador de fuentes de trabajo, sin embargo, para efectos prácticos de este trabajo, el enfoque será el proceso de exportación o de carga.

### **Proceso de carga**

Este proceso constituye la contraparte del proceso de importaciones, tránsito aduanero y de exportaciones pues además de constituir el inicio del Macro Proceso de Importaciones y formar parte del proceso de Exportaciones. Es la fuente para la mayoría de información que servirá de base en el proceso. El Proceso de Carga está definido como la serie de operaciones realizadas tanto por funcionarios aduaneros como por Operadores de logísticos, Navieros, agentes de Carga, con el objetivo de manejar la carga que ingresa o sale del territorio aduanero, en nuestro caso territorio aduanero colombiano.

El mismo, al igual que otros procesos aduaneros, contempla la interacción de la aduana con los Operadores logísticos en las diferentes etapas del proceso. Esta relación no es siempre con el mismo operador, sino que a lo largo del mismo,

considera la participación de varios actores entre ellos tenemos al proveedor, consolidador, transportista, agente de carga, almacenista, desconsolidador e importador.

Sin embargo, a pesar que este proceso es transversal entre la mayoría de procesos aduaneros por su relación directa, ya sea al proveer o recibir información del proceso de Despacho. La actuación en cada uno de ellos dependerá de la legislación existente, así como del tipo de Macro proceso del cual sea parte, trayendo como resultado la existencia de varios Subprocesos de carga. Por tal razón, el de carga, es parte de los dos Macro procesos más importantes de las Administraciones Aduaneras, el de Importaciones y Exportaciones, constando también dentro de procesos menores.

Para el desarrollo de este trabajo, se hace necesario conocer a fondo el Subproceso de Carga de Exportaciones, para comprender su relación con el tema central del trabajo de grado. Este subproceso empieza con la contratación de un Agente de aduana que entrega a la aduana la información relativa al manifiesto de carga. La mercancía en cuestión dependiendo si es o no consolidada, necesita la interacción de un Consolidador, quien dará a la aduana los detalles de la mercancía de la cual está a cargo. Al arribo de la mercancía a el puerto, se realizan los tramites de aduana relativos al proceso de exportación en los que interviene el agente de aduana, siendo este el responsable por medio de un poder otorgado por el exportador, de realizar los movimientos necesarios para las pre-inspecciones en zonas habilitadas para estos fines, en espera de la entrada a la zona primaria de los bienes autorizados para el efecto, luego podrá efectuarse el correspondiente proceso de carga.

Como es evidente, el proceso de carga de Exportaciones tiene un inicio y un fin, relacionándose con el proceso de carga en varias ocasiones, la mayoría con una perspectiva indirecta, pues proveen información de sobordos de carga a exportar, de faltantes, sobrantes, bodegas habilitadas, y otros datos básicos para corroborar la declaración de Mercancías ante la aduana. Y por otro lado de manera más directa, en su parte final, al no permitirse la entrada de la mercancía a la zona primaria sino se llevó a cabo con un proceso de carga, para el cual se cumplieron todas las formalidades.

Al existir esta relación transversal a lo largo del proceso de Exportación, es lógico deducir que las mejoras en el Subproceso de carga de Exportaciones, tendrán un efecto directo en la tan buscada simplificación del proceso de Exportaciones; motivo por el cual, de la misma forma en que se recomendará a través de este documento una propuesta estandarizada para el Proceso de Carga de Exportaciones.

Identificar todas las actividades en el proceso de exportación, a través de los terminales marítimos de Buenaventura.

Desde 1984 a la fecha, a pesar de los avances en la Modernización de las Aduanas causados por el dinamismo del mercado internacional y como consecuencia de las directrices y recomendaciones para facilitar el comercio internacional, se han realizado

cambios en las normas aduaneras, sin embargo, los resultados alcanzados no han sido los esperados.

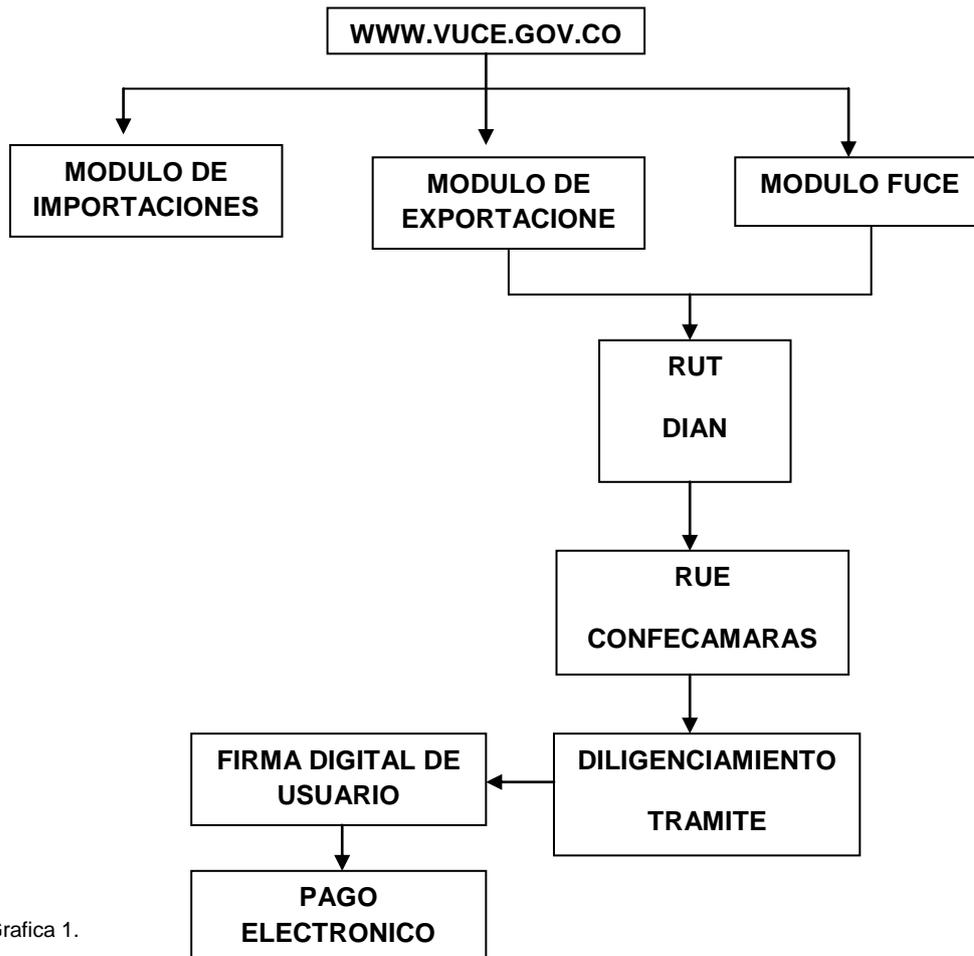
Dado lo anterior y de acuerdo a los lineamientos para realizar una exportación se dan en diecisiete (17) pasos, se procede a una serie de cambios estructurales con el fin de unificar criterios en los procesos y procedimientos, el cual consistía en la redefinición del procedimiento de exportación, y con el propósito de dotar de plena validez el principio de autodeterminación y auto cumplimiento de obligaciones, se emprendieron varias reformas, entre ellas el decreto 1909 de 1991 y el decreto 2685 de 1999 y la resolución 4240 del año 2000 las cuales permitieron que el proceso mejore, no obstante no alcanza a ser eficiente.

La selectividad en la exportación generalmente se mantiene en uno de cada 10 camiones; en las operaciones de la industria maquiladora se revisa uno de cada 100. Si en un reconocimiento se descubre que se declaró con falsedad, se pagó con inexactitud en perjuicio del fisco, se eludieron controles o restricciones y se perjudicaron los intereses jurídicos de la aduana, las penas para el agente aduanal que intervino y para sus comitentes y gestores van desde multas y decomisos, hasta la cancelación de la patente del agente e incluso prisión.

A finales del año 2004 se inició un modesto programa de cómputo llamado SYGA. Sistema informático de Gestión aduanera.

En desarrollo de la política de nacionalización y automatización de trámites, bajo la coordinación de la vicepresidencia de la República y enmarcado dentro del programa de renovación de la administración pública PRAP. El Ministerio de Comercio Industria y Turismo en coordinación con el departamento Nacional de Planeación, el departamento administrativo de la función Pública y 17 entidades vinculadas al Comercio Exterior, realizó la armonización de los requisitos, trámites y documentos exigidos por las entidades que intervienen en las operaciones de Importación y exportación con el fin de facilitar las transacciones internacionales y propiciar mejores condiciones de competitividad de los productos y servicios nacionales en el exterior. Como resultado de lo anterior, fue expedido el DECRETO 4149 de Diciembre de 2004 “por el cual se racionalicen algunos trámites y procedimientos de Comercio Exterior, se crea la Ventanilla Única de Comercio Exterior”.

La Ventanilla Única de Comercio Exterior, es un instrumento informático que permite el trámite electrónico de las autorizaciones, permisos, certificaciones, o vistos buenos previos exigidos por las respectivas entidades del estado para la realización de las operaciones específicas de importación y exportaciones. El desarrollo informático que soporta la VUCE garantiza la seguridad tecnológica y jurídica de los diferentes trámites al integrar la firma digital y el pago electrónico en línea como se muestra la gráfica 1.



Grafica 1.

La Ventanilla Única de Comercio Exterior está conformada por tres módulos así

- **Importaciones:** Tramites electrónicos de licencias previas y registros de importación.
- **Exportaciones:** Tramite electrónico de autorizaciones previas para exportación.
- **Formulario Único de Comercio Exterior - FUCE**

Ante las diferentes entidades. Cuenta con tres componentes:

- **RUT – RUE:** Identificación y clasificación de la persona natural o jurídica.
- **Componente Común:** Identifique el tramite y estandariza información del producto.
- **Componente Misional:** Información propia y de interés particular para cada entidad.

Las entidades administrativas que se integran ante la Ventanilla Única de Comercio Exterior son dieciocho (18), las cuales son

- Ministerio de Comercio Industria y Turismo.
- Ministerio de Minas y Energías.
- Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.
- Ministerio de Transporte
- Ministerio de la Protección social.,
- Ministerio de Relaciones Exteriores.
- Ministerio de Agricultura y desarrollo rural.
- Ministerio de Defensa.
- Ministerio de Cultura.
- Superintendencia de Industria y comercio.
- Superintendencias de Vigilancia y Seguridad Privada.
- Instituto Colombiano de Desarrollo Rural – ICODER.
- Instituto Colombiano Agropecuario – ICA.
- Instituto Nacional de Geología y Minería – INGEOMINAS.
- Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos – INVIMA.
- Industria Militar – INDUMIL.
- Dirección Nacional de Estupefacientes.

Para realizar trámite en cualquiera de los módulos o efectuar consultas ante la VUCE es indispensable haberse registrado previamente, ante el Sistema, para lo cual debe seguirse el siguiente procedimiento: el registro está reglamentado por las circulares externas número 011 y 038 de 2007.

Agentes de Aduana, Usuarios Aduaneros Permanentes (UAP), Usuarios Altamente Exportadores, Apoderados Especiales Importadores que tramitan directamente su licencia o registro de Importación, Exportadores, productores Nacionales y demás usuarios del módulo FUCE.

Estos usuarios deben de cumplir los siguientes requisitos:

- Obtener el certificado digital ante una entidad certificadora autorizada por la Superintendencia de Industria y comercio
- Registra la llave digital (token) en línea.

El decreto 3803 de 2006 que establece registro de importación ante el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo:

- Las importaciones de Bienes de Libre Importación que requieren permiso o autorización o deban cumplir con algún requisito establecido por alguna autoridad competente.
- Las importaciones de bienes sometidas al Régimen de Previa.

## **Proceso de exportación en la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura**

Al observar el proceso de exportación previo al envío de la carga se puede destacar que requerimientos tales como certificados de origen, certificados fitosanitarios,

zoosanitario, declaración de exportación, reserva exportador, reserva naviera, consecución del transportador, ingreso y cargue del contenedor a patio de contenedores, salida del patio de contenedores y llegada al cliente, inspección y embalaje, llegada al cliente e inicio operación, entrega de documentos de exportación en planta o si la operación se realiza desde una zona franca tiene en promedio una duración de 50 horas, donde el mayor tiempo en el proceso anterior es el de certificado del Instituto Colombiano Agropecuario ICA, con una duración en promedio de 15 horas.

El anterior proceso operativo supone una programación y organización logística adecuada y anticipada desde el mismo momento en el que se realiza la reserva del cupo ante la línea naviera o ante el agente de carga.

Se debe de tener en cuenta que cuando el contenedor llega a las instalaciones de la empresa ó donde se va producir el cargue de la mercancía, se debe de realizar una inspección exhaustiva del contenedor, teniendo en cuenta los siguientes parámetros:

El contenedor presenta una marcación estándar, que permite su identificación de manera clara e inmediata.

Para ello se ha elaborado un sencillo sistema de códigos que hoy en día se utilizan internacionalmente y que aparecen tanto sobre el mismo contenedor como en la documentación.

El conjunto de estas indicaciones constituye un real documento de identidad del contenedor y agrupa los siguientes datos:

- Código del propietario: 4 letras
- Número de serie: 6 dígitos
- Código del país: 3 letras
- Dígito del auto-control: 1 dígito (En un recuadro)
- Código de dimensiones y tipo de unidad (Código I.S.O).

También figura sobre el contenedor los datos relativos a su masa bruta máxima y a su tara.

Conocer las partes de un contenedor es importante, como son: estructura, tipo de materiales empleados en su fabricación y algunas de las normas de inspección regidas por la IICL; da una tranquilidad en el momento de la revisión física del equipo.

La inspección de contenedores se refiere a la revisión física de las unidades en su estructura interior y exterior con el fin de verificar las condiciones mismas de este, mirar si tiene reparaciones adecuadas o no.

Así como detectar si hay diferenciación de las medidas o si las reparaciones fueron hechas recientemente.

Es importante aclarar que hoy en día las navieras en el mundo pueden aplicar los siguientes criterios de inspección:

- IICL
- Cargo Worthy
- Criterios Propios del Exportador

La persona encargada de inspeccionar los contenedores debe conocer de reparaciones y de algunos de estos criterios, con el fin detectar si hay alguna anomalía en el equipo.

El comienzo de toda inspección se hace por la puerta. En ella se encuentra la información que se requiere, a su vez la placa "CSC" la cual representa de una forma simbólica la cedula del contenedor.

1. El número del contenedor debe ser igual en la puerta y la placa CSC
2. Adhesivo o pegante nuevo en uniones de laminas.
3. Marcas o quemaduras reciente de soldadura.
4. Pintura nueva en partes o parches, o reparaciones recientes.
5. Ondulaciones en paneles externos e internos desiguales.
6. Remaches y tuercas de los seguros.
7. Estado de las bisagras.
8. Revisar el tipo de paneles de la puerta si son lisos o corrugados.
9. Revisar los mecanismos de cierre y posibles modificaciones.

Los pisos pueden ser de metal, tablas o módulos de madera. Se debe verificar el estado, revisar si hay algún tipo de daño o reparación. Esta es un área bastante delicada y la revisión debe hacerse, tomando como base las vigas inferiores, marco de puerta y paneles.

1. Revisar cualquier tipo de reparación, reciente o vieja
2. Que no esté desnivelado

3. Analizar cualquier tipo de olor
4. Que no esté por encima del nivel de las vigas inferiores
5. Revisar la tortillería que sujeta el piso a los travesaños con el fin de mirar si se ha modificado.

La modificación a los techos se hace más evidente. Se debe revisar y partir de puntos de apoyo como son: los Dados esquineros (bloques elevadores). En el interior se toma como punto de apoyo las vigas laterales y frontales superiores

1. Visibilidad de soportes.
2. Desnivelado.
3. Marcas de soldadura recientes.
4. Pintura nueva.
5. Revisar los orificios de ventilación
6. Medir la altura y comparar con las medidas estándares.
7. Revisar posición de las vigas laterales y frontales superiores.
8. Verificar las corrugaciones de los paneles.

Los parámetros para la inspección del contenedor de exportación se resumen teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

1. El estado de los paneles y sus corrugaciones.
2. Pintura fresca.
3. Reparaciones con cualquier apariencia.
4. Marcas de soldadura.
5. Analizar los olores.
6. Se debe contar las corrugaciones así: para contenedores de 20 pies, debe tener 22 corrugaciones. De largo y 9 de ancho.
7. Para contenedores de 40 pies debe tener 43 corrugaciones. De largo y 9 de ancho.
8. Revisión bien detallada de las vigas laterales y su tipo.
9. Revisión bien detallada de postes esquineros.
10. Es muy importante medir el interior del contenedor y compararlo con las medidas estándares
11. Revisar que el número del contenedor sea igual al de la puerta y placa CSC.

Por tanto, se requiere para prevenir cualquier riesgo de contaminación ilegal y para evitar cualquier anomalía en la inspección y en el cargue de la mercancía algunas empresas exportadoras toman la decisión de utilizar los estándares del **BASC (The Business Anti-Smuggling Coalition)**. Este mecanismo garantiza y fortalece los estándares de seguridad de los contenedores, tanto de las empresas exportadoras como proveedoras de servicios, lo cual constituye una alianza empresarial internacional que promueve un comercio seguro en cooperación con gobiernos y organismos internacionales.

El BASC es un sistema de gestión y administración de la seguridad y control análogo a la ISO 9000, de adopción voluntaria para el mejoramiento continuo de los estándares de seguridad aplicados a las empresas. Esto con el fin de lograr que las mercancías no sean contaminadas por ninguna sustancia extraña.

El BASC concentra sus actividades en el mejoramiento continuo, trazabilidad completa y confiabilidad completa de todos los procesos dentro de las compañías. Una empresa exportadora para aplicar al BASC debe de realizar una inversión aproximada de \$14.000.000 y tener en cuenta que todos sus proveedores y clientes, es decir toda la cadena logística debe de tener el certificado BASC. Pero dado la magnitud del problema de contaminación de la carga de exportación, esta certificación no garantiza que no sea inspeccionada la carga por parte de Policía de Antinarcóticos de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.

Lo anterior indica que si una empresa es BASC, la carga de exportación puede ser inspeccionada antes de realizar el proceso de exportación y cargue al buque. Y si una empresa no tiene la certificación BASC igual puede ser revisada por Antinarcóticos en el Terminal Marítimo.

El procesos de inspección de la Carga por parte de Antinarcóticos es una queja constante por parte de los exportadores.

Los exportadores serios, que han invertido en políticas y estrategias de seguridad, se han visto afectados en el cumplimiento de los compromisos con sus clientes internacionales, y han debido asumir mayores costos, afectando la imagen del sector, la competitividad o rentabilidad de sus transacciones.

Dado el esquema anterior el proceso y el procedimiento de exportación por la Sociedad portuaria Regional de Buenaventura las inconformidades de los exportadores se indican a continuación:

### **1. Comprador en Centroamérica**

“Productos bolsos, zapatos y sandalias en cuero, entre los que se encuentra los de imitación de piel de cocodrilo que compra en Bucaramanga y Cúcuta.

Justamente, es con este tipo de productos que ha tenido problemas con las autoridades antinarcóticos en la aduana de Buenaventura, donde a pesar de tener todos los documentos de origen de la mercancía y del tipo de material utilizado, siempre han sido “blanco” de inspecciones y pruebas que han ocasionado demoras en los despachos.

Como resultado de estas acciones de la Policía Antinarcoóticos, la empresa ha decidido **terminar toda relación comercial con Colombia** “

## **2. Exportador Bucaramanga: Producto maquinaria**

“Lo que ha ocurrido en nuestros despachos de exportación vía marítima por Buenaventura en los últimos 6 meses lo que nos representa sobre costos y demoras en la operación logística ya que nos toca necesariamente enviar una persona como técnico que esté presente y nos preste el servicio de desarmar los equipos en su totalidad en el momento en que la policía inspecciona nuestras cargas, y volverlas a armar lo que ocasiona a veces pérdidas de nuestros kits de repuestos que lleva cada equipo, y también daños en los empaques.

Realmente solicitamos ayuda, buscando una solución a este proceso de inspección ya que la presencia de un técnico ya es requisito adicional por parte de la Policía al proceso de la cadena logística, vemos que aunque se presente una carta de responsabilidad, se presente ficha técnica de los equipos incluso despiece y se registre y renueve cada año los datos de la empresa exportadora, a la sala de análisis de la Policía Antinarcoóticos en Buenaventura y aunque seamos empresa con certificación BASC manejemos toda la cadena logística con empresas transportadoras, agentes de carga, y agentes de aduanas certificadas con BASC no es suficiente, para la POLICIA ANTINARCOTICOS facilitarnos más este proceso de inspección a empresas como la nuestras que está exportando desde hace más de 50 años “

## **3. Exportador en Bogotá embarque por puerto**

“Primero que todo quiero reafirmar lo que en muchos escenarios he podido conversar con mis jefes y colegas empresariales, sobre la labor que viene realizando Proexport con nosotros: es excelente sentimos a una organización en función del cliente y de darnos las herramientas para lograr posicionarnos en los mercados.

Ahora bien este mismo balance no se puede hacer en aspectos netamente logísticos y de infraestructura en puertos, es lamentable el trato y los procedimientos a los cuales con toda razón se deben someter los exportadores de bien, existen hoy en día tecnologías que permiten y facilitan a las aduanas y a la policía el inspeccionar los contenedores, una inspección es necesaria en cualquier momento pero que se cuenten con las herramientas adecuadas para que tanto el cliente final como los exportadores estén tranquilos que los procesos se han de realizar con el cuidado que los MUEBLES exigen .



En el informe realizado se observa que este proceso de inspección del contenedor vacío, Cargue de la mercancía a exportar es aproximadamente entre cuatro y seis horas.

La llegada al terminal Marítimo de Buenaventura supone un transito desde Cali o sus alrededores- Acopi-Yumbo- Buga, y Tulúa entre cuatro (4) y cinco (5) horas, se debe de tener en cuenta que el conductor del transporte terrestre deberá reportar a la empresa y obtener la planilla de traslado de la empresa de transporte terrestre. Este procedimiento puede demorar en tener el respectivo documento entre quince (15) minutos y cuarenta (40) minutos.

Cuando la mercancía llega a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, el Agente de Aduana, debe de generar la orden de ingreso al terminal, el ingreso al PARE puerta Pekín como se le conoce, es decir para entrar al terminal es un proceso que dura entre 5 minutos y una hora dependiendo de la congestión para ingresar, para la aplicación de la selectividad de revisión de la carga por parte de Antinarcóticos el proceso puede demorar hasta cuatro horas dependiendo el turno de las Bahías de inspección. Esta selectividad por parte de Antinarcóticos no cuenta con una estandarización en el proceso de inspección ocasionando inconvenientes con la manipulación de la carga y generando en ocasiones daños irreversibles a las mismas en el empaque y en su estructura, dado que no se cuenta con personal capacitado para la revisión de la misma.

El pesaje en báscula, descargue en patio, Almacenamiento dependiendo del cierre de órdenes que oscila para las líneas navieras entre 72 y 96 horas, (dependiendo del Destino), inspección de aduanas si el Sistema Informático de Gestión Aduanera lo asigna, cargue al Buque, cancelación del Documento de exportación ante el Muisca, entrega de la exportación al naviero es un proceso, es un proceso que oscila entre dos (2) y tres (3) días. En consecuencia el tiempo transcurrido desde la consecución del contenedor hasta el gancho del buque oscila entre cuatro (4) y seis (6) días promedio. Este resultado es sin tener en cuenta el almacenaje que se ocasionan en determinadas situaciones cuando el buque adelanta su llegada o no atraca en el Terminal Marítimo.

Los resultados obtenidos en la mesa de comercio exterior en Adicomex, puesta en marcha en el mes de abril de 2009 con importantes empresarios del Valle del Cauca expertos en temas de comercio internacional y bajo un desglose minucioso de los cuellos de botellas que se presentan en las empresas en materia de importaciones y exportaciones se pudo llegar a identificar algunos de los problemas que se presentan en el terminal marítimo de Buenaventura.

Los problemas más frecuentes en el terminal marítimo de Buenaventura son problemas que para su solución requiere del mejoramiento de la tecnología no solo de este sino también de las entidades que en él intervienen, pues la mayoría de estas generan un alto sobre costo en los procesos, sin mencionar el tráfico que esta genera.

Se pudieron identificar problemas como la demora que se genera en la inspección en antinarcóticos

[www.sprbun.com/documentos/inspeccion\\_no\\_intrusiva.pdf](http://www.sprbun.com/documentos/inspeccion_no_intrusiva.pdf) pues dicha inspección se realiza de acuerdo parámetros establecidos por la DIAN la inconsistencia en los documentos entregados o mal diligenciamiento, a lo que ellos llaman inspección no intrusiva. La mercancía, carga o unidades de carga que sean solicitadas para inspección deben ser trasladadas por el responsable hasta el lugar de inspección. Dichas inspecciones se pueden realizar de diferentes maneras, bien sea sobre el medio de transporte que ingresa o que sale el resultado de este debe ser exactamente el mismo que el que está en el documento fuente o en una monta carga con unidades de carga.

Se encontraron también problemas con la falta de flexibilidad en los horarios de los agentes marítimos, pues la demora en entrega de los documentos necesarios para la liberación de fletes. En el tema de horarios encontramos que los horarios de los Bancos también van en contravía pues el comercio exterior es un negocio de veinticuatro (24) horas y es necesaria una entidad con la que se pueda contar cuando “todos estén dormidos”.

Se requiere que las agremiaciones tales como ASONAV, FITAC y ACC funcionen como un todo para evitar malos entendidos y demoras en el proceso.

En el tema de inspecciones se localizó una falencia en la carga general fraccionada pues los auxiliares de las agencias de aduanas deben esperar hasta dos (2) horas en Tecnobell a los inspectores para que estos den inicio a la inspección física. De esta misma forma se presentan problemas como la selectividad de las inspecciones pues la DIAN no emite el listado de cargamentos para procesos de inspección hasta las siete y media (7:30) de la noche, lo cual genera demoras en proceso de movilización de la carga así también como cuellos de botella en la entrada de la Zona Franca, pues el traslado de contenedores no empieza sino hasta las nueve (9:00) de la noche.

En los procesos de gráneles se agudizan los problemas en el momento que entran y salen los vehículos de cargue y en la bascula a la hora de pesaje. Y la falta de un parque automotor se hace notar a las hora de cargues o despachos.

Se hace necesario adquirir nuevas áreas, pues el terminal marítimo se está quedando pequeño y podemos ver que a la hora de entrada de los vehículos para transporte de contenedores deben esperar un tiempo promedio de tres (3) horas pues deben cerrar los módulos en el momento en que llega la motonave.

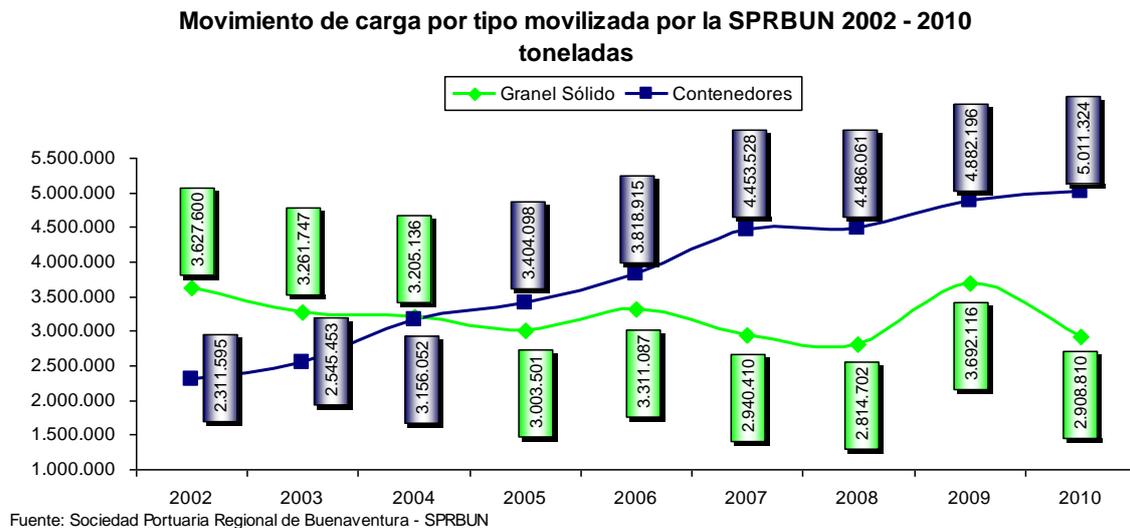
La sedimentación que se está presentando en el terminal marítimo está presentando problemas para más de una de las líneas navieras por la falta de un buen dragado. Y se presume que si no hacen nada por este la inversión que se está desarrollando no servirá de nada.

Por último la falta de capacitación no solo del personal involucrado en los sistemas para la facilitación de tramites (SHIPS, COSMOS, etc.) sino también de las empresas mismas genera demora en los tramites lo cual se ve reflejado en sobre costos pues la no coordinación de los documentos requeridos puede generar un mayor tiempo en almacenaje.

**Objetivo 1: Describir todas las actividades en el proceso de exportación, a través de los terminales marítimos de Buenaventura.**

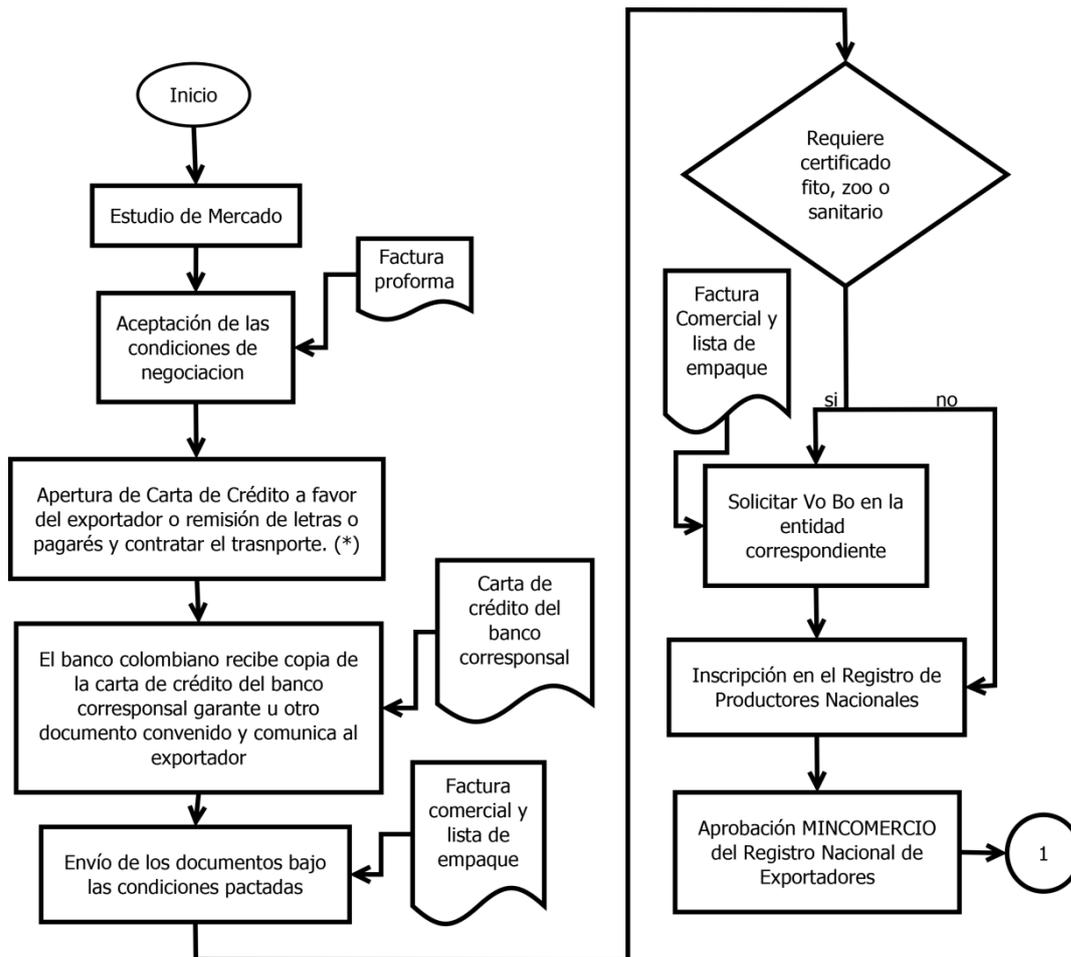
Para desarrollar la matriz de medición y dar los elementos se conformo, a través de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI) seccional Valle del cauca un grupo de trabajo con las siguientes empresas de la región: Cartones América, Carvajal Pulpa y Papel, Carvajal S.A, Colombina S.A, Comestibles Aldor S.A., Datecsa S.A., Fanalca S.A., Goodyear De Colombia S.A., Harinera Del Valle S.A., Industrias Del Maíz S.A. Cornproducts Andina, Johnson & Johnson De Colombia S.A., Lloreda S.A., Mac-Johnson Controls Colombia S.A.S, Sucromiles S.A en donde su objetivos es la de caracterizar los procesos y procedimientos exportaciones por los puertos, fronteras terrestres y aeropuertos.

Dentro de la agenda de trabajo con las empresas anteriormente mencionadas se priorizo la caracterización de los procesos y procedimientos por el terminal marítimo de Buenaventura por el número de transacciones de Exportación e importación. Tal como se puede ver en la grafica “Movimiento de carga por tipo movilizada por la SPRBUN 2002-2010” el puerto de buenaventura tiene un alto volumen de transacciones que siguen creciendo en términos de los contenedores que se mueven por este terminal marítimo.



De esta manera, los procedimientos que deben ser llevados a cabo en un proceso de exportación utilizando el puerto de Buenaventura, comprenden desde la preparación y legalización de este de exportador, hasta el recibo de la carga en el puerto de destino.

En principio, la empresa debe realizar el registro ante la cámara de comercio y la respectiva obtención del NIT para constituir y legalizar la sociedad comercial, la cual debe ser inscrita posteriormente ante la DIAN por medio del Registro Único Tributario (RUT). Cabe anotar que este paso debe darse una sola vez, pues se trata de un trámite de legalización y registro que no debe realizarse en cada ocasión en la que la compañía tenga la intención de exportar.

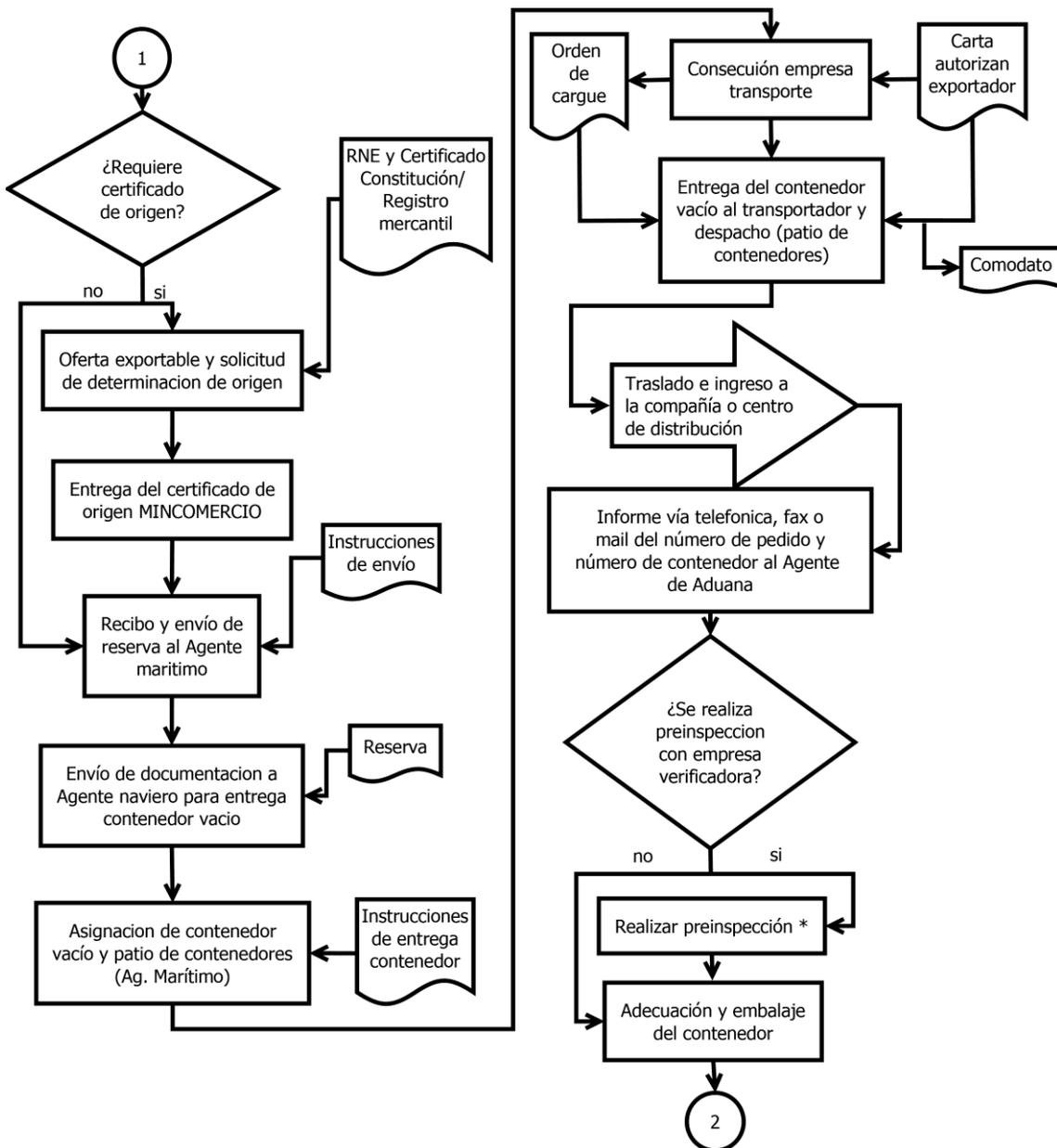


En este orden de ideas, cuando la sociedad comercial se encuentre operando, la compañía debe realizar la clasificación del producto o productos que tenga la intención de exportar, para esto cuenta con herramientas como los agentes de aduana, los consultorios de comercio exterior y la bibliografía diseñada específicamente para este tema, sin embargo, solo la DIAN se encuentra autorizada para corroborar que la Subpartida arancelaria ubicada corresponda al producto(s) que se va(n) a exportar. Lo anterior, debe realizarse con el fin de no incurrir en contrabando técnico u omisión de controles, vistos buenos e inspecciones que sean necesarias para la salida de la mercancía.

La exportación también requiere de una selección de mercados, donde se puede determinar las características específicas del país o región a donde se quiere exportar, la identificación de los posibles canales de distribución, el precio de la exportación de su producto, los hábitos y las preferencias de los consumidores en el exterior, los requisitos de ingreso, vistos buenos, impuestos, preferencias arancelarias y demás factores que coincidan sobre el proceso de venta en el exterior.

Finalmente, en la preparación, también se debe tener en cuenta el diligenciamiento del registro de productor de bienes nacionales y la determinación de origen según las preferencias arancelarias lo requieran.

En lo que respecta a los tramites y procesos previos al envío de la carga, la compañía debe adelantar por cuenta propia la negociación internacional, teniendo en cuenta factores de relevancia como el costeo del producto o productos que pretende exportar, así como la aceptación de condiciones de ambas partes y el acuerdo contractual representado en el contrato de compraventa internacional que incluye la negociación del termino INCOTERMS, la forma de pago y demás condiciones que rigen el acuerdo hasta la entrega de la mercancía.



Cabe resaltar la importancia que tienen los registros previos en un proceso de exportación, pues estos deben encontrarse en orden en el momento de realizar la nacionalización en el puerto de destino, de manera que su retraso se convierte en un obstáculo para el normal funcionamiento de la cadena logística, sin embargo, existen productos que requieren de vistos buenos y/o permisos previos para su exportación y por tanto deben ser tramitados antes de presentar la declaración de exportación (DEX)

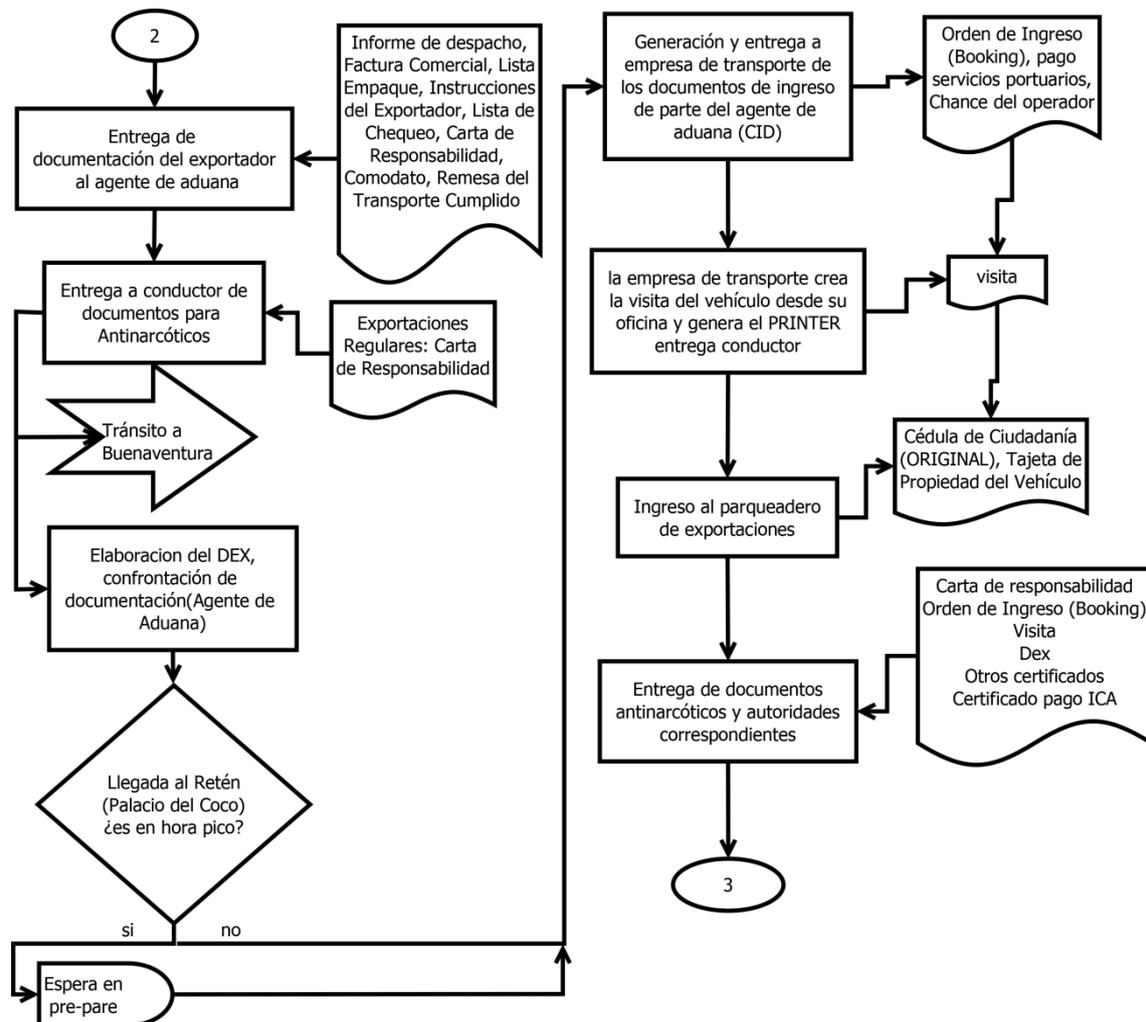
ante la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), tales permisos deben ser diligenciados ante entidades como el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA), EMPRESA NACIONAL MINERA LIMITADA EN LIQUIDACIÓN (MINERCOL LTDA en Liquidación), Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos (INVIMA), Ministerio del Medio Ambiente, Instituto Colombiano para el Desarrollo Rural (INCODER) (Entidad que reúne al Incora en liquidación, el Inat, el Inpa y el DRI) etc. Otros productos están sujetos a cuotas como el Azúcar y la Panela a Estados Unidos, banano y atún a la Unión Europea. Por su parte, las confecciones y prendas de vestir que se envían a Estados Unidos y Puerto Rico deben ir acompañadas de la Visa Textil, expedida por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo en la Factura Comercial que se solicita con el formulario de Cuota Textil; tampoco se debe olvidar, el certificado de origen que debe estar vigente cuando exista un tratado de libre comercio en virtud del cual el exportador pueda entrar su mercancía al país de destino sin pagar aranceles.

La gran mayoría de los tramites mencionados anteriormente son virtuales y no se hace necesario su impresión, sin embargo, una vez estos se han diligenciado, se procede a realizar la planificación y manipulación de la carga para realizar el despacho de la carga, en este orden de ideas la compañía comienza por programar los despachos según la logística interna de la misma, con el fin de poder conocer la fecha en que debe realizar la reserva en la línea naviera y la consecución del transporte terrestre, de manera que en el día indicado y según la discreción del exportador, el vehículo realiza un viaje de tránsito al patio de contenedores, donde se le realiza el ingreso y posterior cargue del contenedor en el interior del mismo. Una vez cargado el contenedor, se realiza la salida del patio de contenedores y se encamina hacia el punto acordado con el exportador para dar inicio a la operación de manipulación de la carga.

Bajo el supuesto que se está cumpliendo con los tiempos planificados por la compañía y que no existen contratiempos para el tránsito del vehículo, la mercancía debe estar lista y empacada según la negociación para ser adecuada en el interior del contenedor, sin embargo, antes de esto, el ingreso del vehículo a la planta cumple con un protocolo de preinspección del mismo e ingreso por motivos de seguridad de la compañía.

Una vez el contenedor se encuentra en el interior de la planta, se realiza una inspección del mismo con el fin de verificar que no esté contaminado, para posteriormente proceder a realizar el cargue y embalaje de la mercancía. Una vez la mercancía se encuentra completa en el interior del contenedor, este es sellado con los precintos de seguridad y se procede a entregar al transportador los documentos que sean necesarios para el ingreso al terminal portuario tales como Factura o Remisión (dependiendo del caso), la carta de responsabilidad original, la lista de empaque (cuando se requiera), el manifiesto de carga, certificados de calidad según la mercancía, entre otros documentos que puedan ser exigidos para la exportación de los productos; una vez hecho este procedimiento, se realiza la salida del camión de la planta y comienza el viaje de tránsito interno hacia el terminal marítimo, en este caso la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.

De manera paralela al anterior proceso, el exportador debe enviar los documentos correspondientes al agente de aduana, estos comprenden la carta de instrucción o borrador de la solicitud de autorización de embarque (SAE), la copia de la factura, la copia de la carta de responsabilidad, la lista de empaque cuando se requiera y demás documentos que sean necesarios según el tipo de mercancía que se esté exportando, tales como certificados de carga peligrosa, fichas técnicas de Seguridad- IMO, entre otros.



El tránsito interno comprende el tiempo desde el momento en que el camión sale de la planta del exportador, hasta el momento en que ingresa a la zona primaria, en este orden de ideas, la existencia de problemas en la infraestructura de la vía Cali – Buenaventura, ha sido el objeto de fuertes críticas por parte de las agrupaciones gremiales, pues los problemas ocasionados por efecto de la naturaleza, y la inexistencia de una doble calzada que permita agilizar el tráfico, terminan por ser el dolor de cabeza de los empresarios colombianos. El trayecto mencionado tiene una duración aproximada de 4 horas, que pueden incluso triplicarse dependiendo de los problemas que existan en la vía. Una vez recorrido este trayecto y superado cualquier eventual inconveniente, el vehículo debe llegar a la zona portuaria para hacer el ingreso del contenedor, para esto se debe haber realizado de manera simultánea al tránsito terrestre, la solicitud de embarque.

Esta solicitud de embarque comienza con la verificación de la documentación pertinente para el inicio del trámite, luego se prepara un borrador de la Solicitud de Autorización de Embarque (SAE) y se presenta formalmente la Solicitud de Autorización de Embarque con el fin de generar la plantilla de traslado del contenedor a la zona primaria, y su posterior orden de ingreso al terminal, lo que quiere decir que estos documentos deben estar listos en la medida en que el contenedor este transitando por la cadena logística.

En lo que respecta al trámite del ingreso del vehículo al terminal portuario, la empresa de transporte debe recibir del declarante los documentos necesarios para que esta pueda realizar la solicitud de ingreso del vehículo antes de que este llegue a la zona portuaria, pues tal solicitud debe estar diligenciada con la placa del vehículo y realizando una cita que se reserva por internet y es confirmada por la sociedad portuaria para realizar el ingreso del camión, dicha cita debe programarse con mínimo 2 horas de anticipación.

Al realizar la solicitud de la cita, la Sociedad Portuario de Buenaventura realiza una revisión de la agenda, y confirma al transportista la fecha en que se programa la llegada de la mercancía a la zona primaria, de manera que antes de salir de la planta, se debe haber entregado al conductor la solicitud de ingreso y las instrucciones pertinentes.

La operación portuaria comienza con el ingreso a la zona primaria, para ello el camión debe, dependiendo del día y la hora, esperar para entrar al terminal marítimo, en ocasiones esta espera puede ser muy corta e incluso nula cuando se cumple a cabalidad con las citas programadas. Una vez el camión se dispone a entrar, se realiza una verificación de todos los documentos de ingreso para verificar la identidad del transportador, los datos consignados para la visita y demás controles que se encuentran entre las responsabilidades de la Sociedad Portuaria y la policía Antinarcóticos.

De manera inmediata a la entrega de la carta de responsabilidad de la compañía, la Policía Antinarcóticos internamente inicia el proceso de recepción, consulta de antecedentes, e información y de análisis; para emitir con posterioridad un perfilamiento profesional según los criterios de riesgo del sistema MUISCA, pues es este el encargado de realizar el perfilamiento con parámetros determinados directamente desde Bogotá, al mismo tiempo el camión sigue en la entrada mientras le realizan el control de acceso en el que el personal de seguridad solicita al conductor los documentos requeridos con el fin de validar la información consignada en la visita y permite su ingreso de acuerdo a lo estipulado en el procedimiento de Gestión de Seguridad, código PA-SEG-0000.<sup>1</sup>

El ingreso de la información en el sistema aduanero MUISCA, a la llegada del vehículo, se realiza con el fin de dar aviso de ingreso del contenedor a la zona primaria, en este caso el Controlador recibe del conductor la planilla de traslado de mercancía a zona primaria y/o zona franca formulario 1162 en los cuales valida: placa

---

<sup>1</sup> Sistema de Gestión de Seguridad Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.

del vehículo, tipo de transporte, detalle de la mercancía, peso, depósito, si corresponde a planilla parcial o total.

Cabe resalta que si tiene planilla pero al momento de ingresar presenta error, se ingresa y se deja en el PARE y se le imprime el error y se le informa a la empresa de transporte y a la Agencia de Aduanas.

Posteriormente se procede a realizar el pesaje del vehículo lleno, para tal efecto el Conductor se dirige a la báscula, pesa y timbra el P-Check y tiquete de báscula. Los Tiempos dependen de la disponibilidad de Básculas. En el sistema el Operador del Equipo recibe la información del vehículo y contenedor a descargar a través de la terminal de radiofrecuencia una vez realizado el P-Check, el Conductor se dirige al módulo indicado para su respectivo descargue. Una vez realizado el descargue el Operador del Equipo ejecuta el movimiento en el sistema portuario. El Conductor se dirige a una de las básculas al interior del Terminal, pesa vacío y timbra el P-Check.

Durante el ingreso del vehículo, el sistema MUISCA ha realizado la ponderación y registro de la información con el fin de determinar el perfilamiento de los contenedores que están en tránsito por la terminal marítima. La perfilación es la decisión adoptada por la Sala de Análisis Documental en relación al estudio del riesgo (Alto, Medio, Bajo) que presenta una exportación tomando en consideración algunas variables como destino, exportador, tipo de empresa, producto, periodicidad, capacidad financiera, seguridad de la empresa en toda la cadena logística, cliente, entre otros; haciendo una verificación en varias bases de datos de entidades del Estado, que determinan las acciones a seguir por parte de la Policía Antinarcóticos como:

1. Documental
2. Inspección física
3. Inspección Scanner
4. Llenado con presencia policial
5. Llenado sin presencia policial
6. Pre- estiba o Inspección al costado del buque
7. Acompañamiento en Inspecciones ICA, INVIMA, DIAN

Lo mejor sería que el declarante, procure conseguir el funcionario ICA, INVIMA y DIAN, para cuando le corresponda la inspección antinarcóticos se puedan realizar en simultáneo

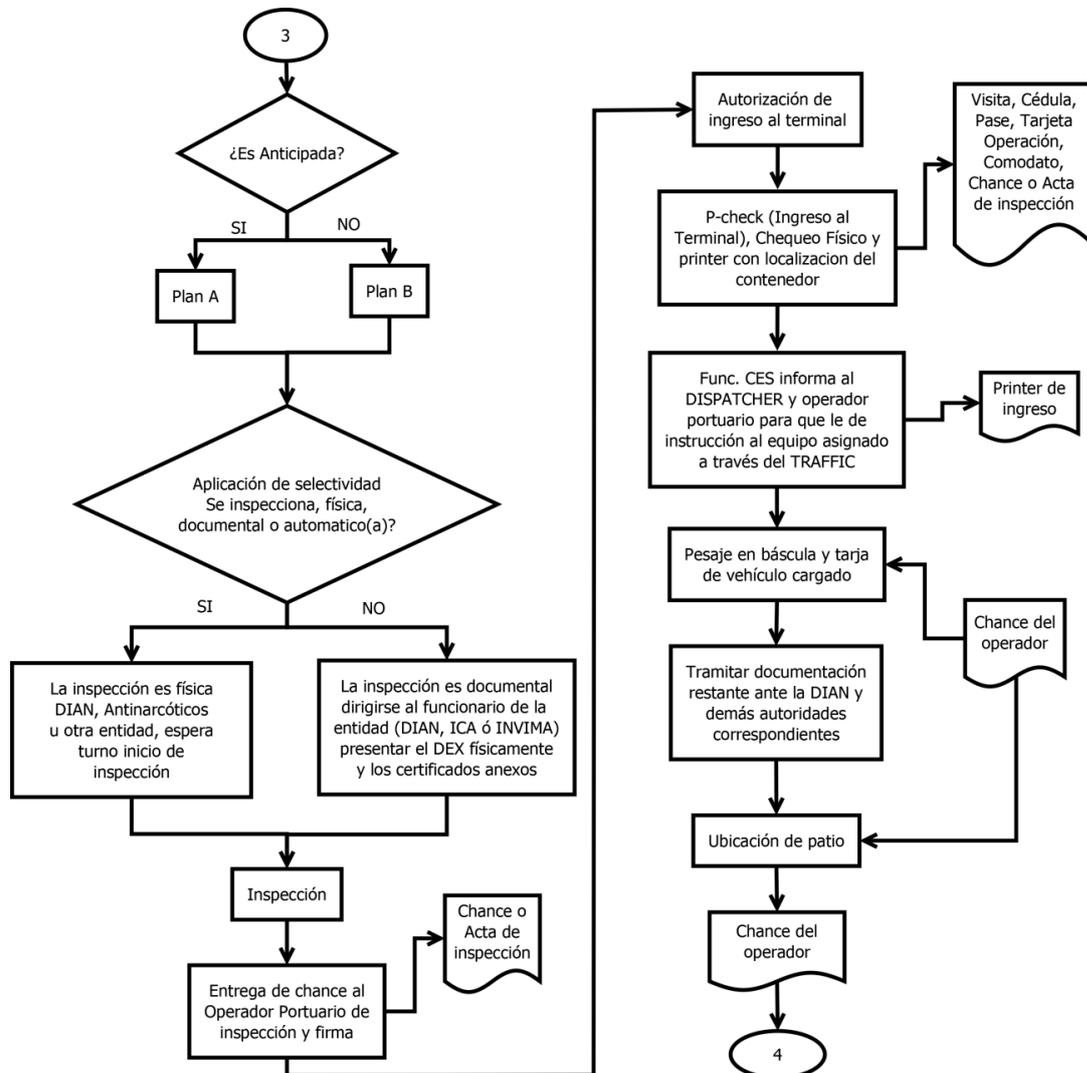
El horario de atención de la Policía Antinarcóticos para recepción de documentos y para perfilación será de 24 horas, los siete días de la semana incluyendo Sábados, Domingos y festivos.

No se registraran decisiones de la perfilación por parte de Sala de Análisis en un documento (autorización de ingreso). Esta perfilación será notificada y publicada a cada uno de los Exportadores, Tecsa, Sociedad Portuaria Regional Buenaventura, ICA, INVIMA, DIAN, y agentes de aduanas; únicamente mediante correo electrónico; en tres periodos durante el día, así:

Los contenedores que ingresan a partir de las 17:01 horas hasta las 07:00 amse publica el perfilamiento a las 09:00 horas.

Los contenedores que ingresan a partir de las 07:01 a las 13:00 horas se publica el perfilamiento a las 15:00 horas.

La perforación inicial documental, podrá ser modificada durante el tiempo que permanezca el contenedor al interior del terminal marítimo. Por ende el Comandante de la Compañía Antinarcoáticos de Control Portuario de Buenaventura; requerirá en cualquier momento para inspección física un contenedor que se encuentre en modulo con perforación documental.



De esta manera termina el perfilamiento y selectividad, arrojando así una de tres opciones posibles para el tránsito del contenedor:

- Embarque Directo (Levantamiento inmediato)
- Inspección Documental
- Inspección Física

En el embarque directo se concede la autorización de embarque y el contenedor que dispuesto para la entrega de los documentos de embarque y su posterior traslado al buque.

En la inspección documental, se realiza la entrega de los documentos necesarios al inspector, quien se encarga de revisarlos y dar su juicio técnico respecto de los mismos.

Finalmente, en la inspección física, se debe esperar por el turno para la inspección, pues esta se programa con anterioridad con el fin de tener una agenda que les permita organizar el volumen de inspecciones que se encuentre vigente, el turno será con base en la hora de ingreso del contenedor al puerto, que será verificado por la Sala de Análisis y el sistema MUISCA, se organiza en orden cronológico la carga que ingreso en el día, y se relacionan los contenedores que van a ser inspeccionados el día siguiente. Se debe cumplir con la programación de inspecciones, teniendo en cuenta el enturnamiento realizado.

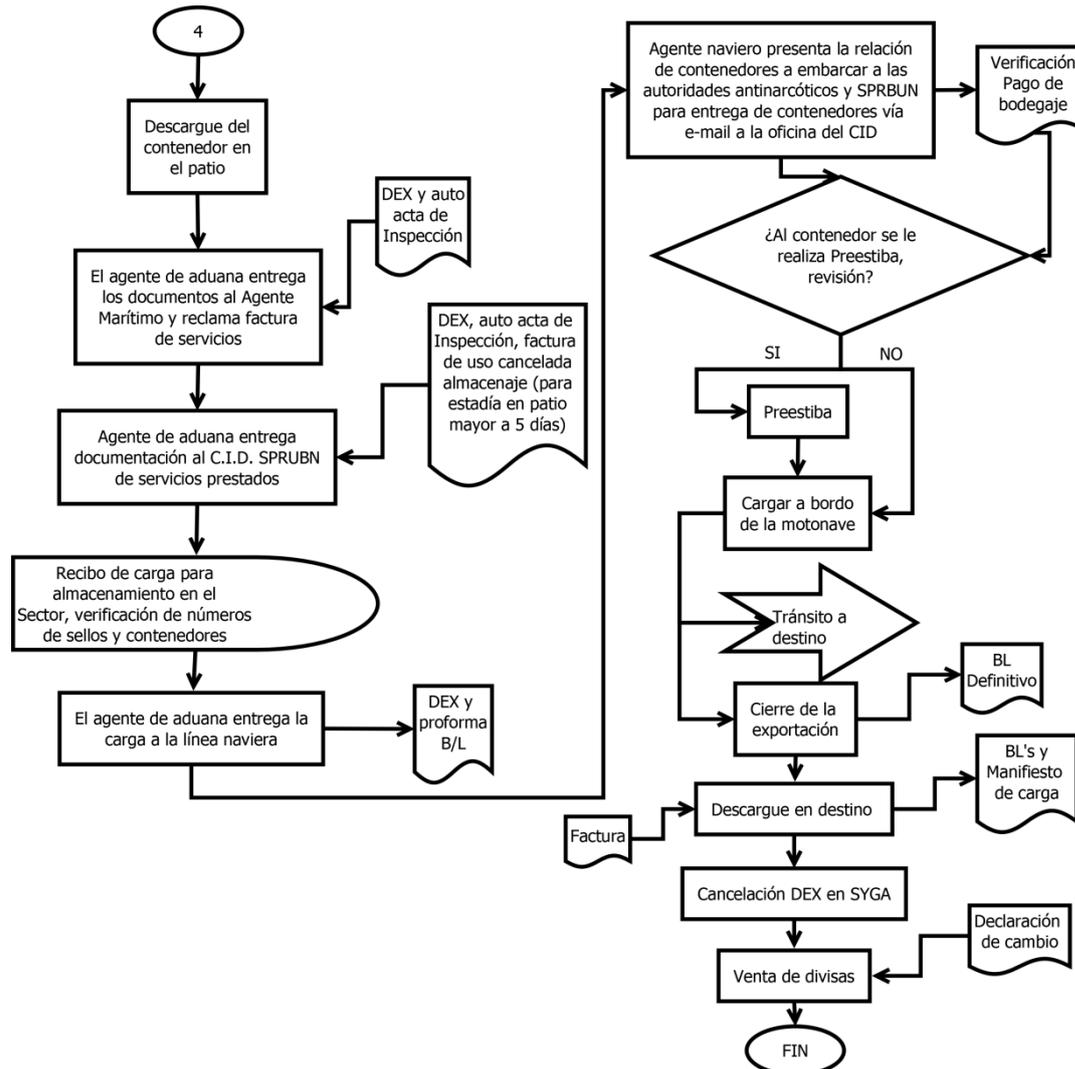
Los contenedores que han sido perfilados para inspección física por parte de las demás autoridades (ICA; INVIMA; DIAN) deberán ser allegados y comunicados por ellas vía correo electrónico con el fin de ser insertadas en el enturnamiento antinarcóticos, y de esta manera quedar en la publicación respectiva, sin embargo, cuando no haya inspección de antinarcóticos y solo de las demás entidades, se contara con el apoyo y acompañamiento de Policía Antinarcóticos y se le dará prelación a estas inspecciones y serán las primeras inspecciones del día a realizar; sin tener en consideración el horario que ingresa el contenedor a puerto, en virtud que las mismas requieren de menor tiempo, no se cuenta con la disponibilidad permanente de funcionarios de estas entidades, y son más ágiles por cuanto no involucra sacar la mercancía del contenedor.

Cuando llega el momento de la inspección, se realiza el traslado a la zona de inspección, donde todos los contenedores que fueron perfilados; son liberados solamente de acuerdo al enturnamiento a partir de las 06:00 am, iniciando siempre por aquellos en su orden: INSPECCIONES ICA, INVIMA, DIAN, INSPECCIONES SIMULTANEAS, y exclusivas de ANTINARCOTICOS. La ubicación de los contenedores en bahías se hace de acuerdo al enturnamiento a partir de las 07:00 am. Y por tanto, no se pueden realizar movimientos de los contenedores que hayan sido bloqueados por policía antinarcóticos, por fuera del modulo asignado. Y mucho menos realizarlos a solicitud del Agente de Aduanas u Operador Portuario. El desbloqueo de los contenedores se realizara de acuerdo a la disponibilidad de los lugares de inspección.

Una vez el contenedor se encuentra en la zona de inspección, Si el contenedor es perfilado para inspección por parte de dos o más autoridades se aplicara y dispondrá

lo establecido por el Gobierno Nacional en lo que respecta para inspección física simultanea, con el fin de evitar costos al exportador; y su enturnamiento será posterior a las inspecciones de las autoridades (ICA, INVIMA, DIAN).

El servicio de scanner está disponible para inspecciones a partir de las 08:00 hasta las 12:00, y de 14:00 a 18:00 horas; sin embargo de acuerdo al número de contenedores programados se estipula en el enturnamiento la jornada en la cual se realizara la misma (Mañana o tarde). E igualmente se realizan los bloqueos y desbloques de contenedores de igual manera para evitar costos por Stand by de RD.



Solamente son liberados de acuerdo al enturnamiento a partir de las 06:00 am, iniciando siempre por aquellos en su orden: INSPECCIONES ICA, INVIMA, DIAN, INSPECCIONES SIMULTANEAS, y exclusivas de ANTINARCOTICOS.

En cualquiera de los tres casos, se termina por autorizar el embarque y se procede a hacer el levantamiento para que los declarantes entreguen los documentos de embarque y procedan a realizar el traslado al buque.

Una vez realizada la autorización de embarque, se deben entregar al agente marítimo los documentos relacionados a continuación:

- Instrucciones de embarque
- Solicitud de Autorización de Embarque (SAE)
- Resultado del Perfilamiento.

Los cuales sirven a la línea naviera para tramitar el documento de transporte, que es preparado mientras el contenedor se encuentra en almacenamiento temporal pre-embarque en un sitio dispuesto para ello.

Posteriormente se realiza el traslado del contenedor al buque donde puede ser objeto de una inspección Preestiba (inspección que se realiza de manera aleatoria justo antes de embarcar el contenedor según el criterio del funcionario) antes de su cargue, o simplemente ser cargado directamente al buque.

En última instancia se encuentra la declaración de exportación que debe ser diligenciada con base en la certificación de embarque, para que finalmente se pueda presentar el documento DEX definitivo por parte del agente de aduana y el tránsito internacional se pueda llevar a cabo sin ningún contratiempo.

## **Objetivo 2: Desarrollar una matriz de medición de los procesos y procedimientos necesarios para realizar una exportación.**

Durante los dos periodos académicos con los que se conto para la construcción de la matriz, se realizo un trabajo conjunto de caracterización con Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI), en el que se reunió la información necesaria para crear la matriz como un instrumento de medición que permita realizar estudios e investigaciones con base en la toma de tiempos y el manejo estadístico de estos datos.

Durante el primer semestre, se realizo un trabajo investigativo por parte de los miembros del equipo, con el fin de suministrar la mayor cantidad de información posible al proyecto, de manera que se definió la conceptualización del problema para trazar de manera clara los objetivos que se querían lograr.

Posteriormente, se empezaron a realizar reuniones periódicas con un representante de la ANDI, en las que se abordaron los procedimientos necesarios para una exportación, paso por paso, y teniendo en cuenta la información suministrada por las empresas que se mencionaron anteriormente, pues gracias a la colaboración de estas, se pudieron establecer con claridad los pasos que se debían llevar a cabo para lograr una exportación exitosa.

La importancia de la participación de las compañías mencionadas, radica en que son estas las que viven el día a día del comercio exterior, y por tanto tiene una mayor cantidad de información respaldada en la experiencia vivencial de estos procesos, así mismo, se programaron y llevaron a cabo reuniones con Agentes de Aduana, quienes son los encargados de servir como enlace entre las autoridades aduaneras y los exportadores, complementando la información de las empresas colombianas mediante la constatación de ambas versiones.

Adicionalmente, también se viajó a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, donde se sostuvieron reuniones con representantes de esta entidad, así como delegados de la Dirección de Impuesto y Aduanas Nacionales (DIAN), la Policía Antinarcóticos, la Policía Fiscal Aduanera, Instituto Colombiano Agropecuario (ICA) y el Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos (INVIMA).

Al término de estas reuniones, se contaba con la información necesaria, y las versiones de todos los actores de un proceso de exportación, por lo que en compañía de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI), se emprendió la tarea de construir la matriz que detalla con minuciosidad los procesos y procedimientos necesarios para llevar a cabo una exportación por el puerto de Buenaventura.

No obstante lo anterior, en el proceso de construcción de la matriz se vio la necesidad de buscar información proveniente de las autoridades portuarias que tienen como principal función, velar por el cumplimiento de la norma aduanera. Ello dio como resultado que se realizara una visita personal y guiada a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura. En la primera fracción de esta reunión, se realizó una reunión general con las autoridades portuarias donde se encontraban representantes de la Policía Antinarcóticos, Policía Fiscal Aduanera, Dirección de Impuestos y Aduana Nacionales (DIAN), Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, Instituto Colombiano Agropecuario (ICA), Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos (INVIMA). Terminada dicha reunión, se procedió a realizar una visita guiada en la que los integrantes del grupo de trabajo, observaron todo el proceso de una exportación como de una importación a lo largo de toda la fracción de la cadena logística que se encuentra bajo la potestad de la sociedad que administra el terminal marítimo y demás autoridades portuarias.

Una vez culminó esta visita guiada, se programaron reuniones en privado con cada una de las autoridades portuarias con el fin de poder ahondar en las problemáticas que cada una de estas afrontaba en sus respectivos frentes, de manera que se pudieran realizar registros exploratorios en los que se consignaran, en detalle, cada uno de los procesos que dependían de las diferentes autoridades. El fin mismo de estas entrevistas, era el de identificar los posibles cuellos de botella en la cadena logística y cuáles eran las sugerencias o soluciones que aportaban los actores del terminal marítimo.

Bajo la anterior agenda cumplida en aproximadamente 6 meses correspondientes al primer semestre académico de 2011 y los dos primeros del segundo semestre académico del mismo año, se pudieron realizar los ajustes necesarios a la matriz con el fin de darle la precisión y detalle necesarios para el reconocimiento de un proceso de exportación, que a la luz de la situación actual de las empresas, no se encuentra debidamente documentado para la consulta de las mismas.

La recolección y análisis de toda esta información arrojó como resultado, en primera instancia, la caracterización detallada de los procesos que cubre el primer objetivo de este proyecto y de manera subsiguiente, la matriz de procesos y procedimientos que se encuentra a continuación:

## PROCESO DE EXPORTACIÓN MARÍTIMA DE CONTENEDORES

ID	ACTIVIDADES	TIEMPOS OBSERVADOS (Horas)		
		T. MINIMO	T. PROMEDIO	T. MÁXIMO
<b>A PREPARACIÓN PARA EXPORTAR</b>		<b>Depende del Mercado</b>		
<b>1</b>	<b>Documentación Legal</b>	<b>Depende de la Ciudad</b>		
	Registro de la Cámara de Comercio y obtención del NIT	Se hace al constituir la Empresa		
	Inscripción en el Registro Único Tributario RUT			
<b>2</b>	<b>Estudio de Mercado</b>	<b>Depende del Mercado</b>		
	Ubicación o Clasificación en Subpartida Arancelaria	Depende del Producto y la capacidad de internacionalización de la Empresa		
	Investigación de Mercados			
	Localización de la Demanda Potencial			
	Análisis de preferencias arancelarias			
	Registro De Productores De Bienes Nacionales			
	Determinación de Origen <sup>1</sup>			
<b>B PREVIAS AL ENVÍO CARGA</b>		<b>0:00:00</b>	<b>0:00:00</b>	<b>0:00:00</b>
<b>3</b>	<b>Negociación Comercial</b>	<b>Depende del Mercado</b>		
	Costeo del Producto Para Exportación	Depende del Cliente y Pais Destino		
	Cotización y Aceptación de Condiciones			
	Contrato de Compraventa Internacional			
	Términos de Entrega (ICOTERMS)			
	Forma de Pago			
<b>4</b>	<b>Registros Previos</b>	<b>0:00:00</b>	<b>0:00:00</b>	<b>0:00:00</b>
	Vistos Buenos ( ICA, INVIIMA, FNE, etc.)			
	Certificado De Origen*			

4	<b>Registros Previos</b>		0:00:00	0:00:00	0:00:00
	Vistos Buenos ( ICA, INVIIMA, FNE, etc.)				
	Certificado De Origen*				
5	<b>Planeación Despacho de Carga</b>		0:00:00	0:00:00	0:00:00
	Programación de Despachos				
	Reserva Naviera				
	Consecución del Transporte terrestre				
6	<b>Consecución del Contenedor</b>		0:00:00	0:00:00	0:00:00
	Transito al Patio de Contenedores				
	Ingreso y Cargue Del Contenedor Patio De Contenedores				
	Salida del Contenedor del Patio de Contenedor				
	Llegada al Cliente e Inicio de Operación				
7	<b>Manipulación de la Carga en Origen</b>		0:00:00	0:00:00	0:00:00
	Ingreso de Vehículo a Planta	Ingreso de Vehículo			
		Pre inspección de Vehículo			
	Inspección de Contenedor Vacío				
	Cargue y Embalaje				
	Salida de Planta				
	Envío Documentos a Agente de Aduanas <sup>2</sup>				
B	<b>TRANSITO INTERNO</b>		0:00:00	0:00:00	0:00:00
7	<b>Transporte Terrestre</b>		0:00:00	0:00:00	0:00:00
	Tránsito al Puerto de Salida				
	Ingreso a la Zona Portuaria				
8	<b>Solicitud de Embarque<sup>2</sup></b>		0:00:00	0:00:00	0:00:00
	Verificación de Documentación Para Inicio de Tramites				
	Solicitud de Autorización De Embarque	Preparacion de Borrador de SAE			
		Presentacion de Solicitud de Autorizacion de Embarque			
	Planilla De Traslado a Zona Primaria				
	Orden De Ingreso a Terminal				
9	<b>Tramite de Ingreso del Vehículo al Terminal Portuario</b>		0:00:00	0:00:00	0:00:00
	Entrega de Documentos a Empresa de Transporte <sup>2</sup>				
	Solicitud de Ingreso de Vehículo <sup>2</sup>				
	Entrega Documentos E Instrucciones Al Conductor				
	Fecha de llegada a a Zona Primaria				

C		OPERACIÓN PORTUARIA		2:00:00	0:00:00	38:00:00
10	<b>Ingreso a Zona Primaria</b>			0:00:00	0:00:00	0:00:00
	Espera para entrar al Terminal Marítimo					
	Ingreso al Terminal Marítimo	Verificación de Documentos (Asignación de Módulos)				
		Control de Acceso				
		Aviso Ingreso a Zona Primaria				
		Pesaje De Vehículo Lleno				
		Descargue En Patio				
11	<b>Autorización de Embarque</b>			2:00:00	0:00:00	14:00:00
	Perfilamiento y Selectividad			02:00:00		14:00:00
	<u>Embarque Directo</u>					
	<u>Inspección Documental</u>			00:00:00	00:00:00	00:00:00
	Entrega de Documentos a Inspector					
	Revisión de Documentos					
	<u>Inspección Física</u>			00:00:00	00:00:00	00:00:00
	Espera Turno Para Inicio Inspección					
	Traslado a Zona de Inspección					
	Inspección Simultanea ( Antinarcóticos, ICA, INVIMA,DIAN)					
	Autorización de Embarque					
12	<b>Documentación de Embarque</b>			0:00:00	0:00:00	0:00:00
	Entrega de Documentos al Agente Marítimo					
	Trámite de Documento de Transporte					
13	<b>Almacenamiento Temporal Preembarque</b>			0:00:00	0:00:00	0:00:00
	Almacenamiento Temporal					
14	<b>Embarque de Carga</b>			0:00:00	0:00:00	0:00:00
	Traslado a Buque					
	Operación de Carga En Buque	Inspección Preestiba*				
		Cargue del Buque				
15	<b>Declaración de Exportación</b>			0:00:00	0:00:00	24:00:00
	Certificación de Embarque					24:00:00
	Presentación DEX Definitivo					
D		TRANSITO INTERNACIONAL		0:00:00	0:00:00	0:00:00
16	<b>Entrega De Exportación</b>			0:00:00	0:00:00	0:00:00
	Llegada a Puerto Destino					

## Conclusiones

- Una de las realidades de la investigación, es la existencia de altos indicadores que evidencian el desconocimiento de la norma que regula los procedimientos aduaneros por parte de los empresarios colombianos que participan de los procesos de exportación e importación.
- Un factor importante que incide en el retraso de los procesos de exportación, es la asimetría de información ocasionada por la diferencia en términos de tiempo, entre el momento en que se comunica a los agentes de aduana acerca de la existencia de inconvenientes o requerimientos adicionales y el momento en que estos los informan a sus clientes.
- Existe una gran falencia en términos de infraestructura vial, que se convierte en un factor de atraso de los procesos de exportación, pues en ocasiones los contenedores vacíos se encuentran en buenaventura, por lo que al aumentar el tiempo de tránsito hacia el centro del país, también se retrasan los procesos que le siguen en la cadena logística.
- Aun cuando se está procurando la sistematización y planificación virtual de todos los procedimientos, aun falta la gestión de un sistema que sea completamente integrador de todos los actores que intervienen en los procesos de exportación.

## Aprendizajes

- Las empresas deben asegurarse de conocer el proceso a fondo con el fin de evitar aumentos en los costos y demoras en sus exportaciones
- Los terminales marítimos deben procurar generar soluciones más efectivas para los problemas logísticos que actualmente se presentan.
- La evolución de la norma exige procurar garantizar la operación fluida y segura durante las 24 horas del día – 7 días a la semana, para todos los servicios que prestan los integrantes de la Cadena Logística en el Terminal Marítimo de Buenaventura, es un objetivo alineado con las reformas que se han realizado a la norma aduanera.
- Se ve la necesidad de desarrollo de proyecto de ANTEPUERTO para optimizar el flujo de tractocamiones hacia y desde los terminales marítimos ubicados en la ciudad de Buenaventura.
- Se debe mejorar y mantener los niveles de seguridad en las vías que conducen a la ciudad para asegurar el perfecto estado de la carga y la llegada a tiempo a su lugar de destino

## BIBLIOGRAFIA

CONSTITUCION POLÍTICA DE COLOMBIA 1991, Santa Fe de Bogota D.C. Colombia.

Decreto No 2298 de Diciembre 24 de 1935, expedido por Dr. Alfonso López Pumarejo.

Decreto No 1706 de 1992, expedido por el Dr. Cesar Gaviria Trujillo.

Decreto 1197 del 29 de Junio de 2000, expedido por el Dr. Andrés Pastrana Arango.

Decreto 2685 del 28 de diciembre de 1999, expedido por el Dr. Juan Camilo Restrepo Salazar.

DIAGNOSTICO EMPRESARIAL PARTICIPATIVO. Proyecto Col /92/005 N.U.

ESTRATEGIAS DEL DESARROLLO EMPRESARIAL PARTICIPATIVO, PNDU. Proyecto Col /92/005 N.U.

Instituto Geográfico Agustín Codazzi, La Guajira Aspectos Geográficos.

INSTRUMENTOS DE LA PLANIFICACIÓN PARTICIPATIVA PROSPECTIVA. Proyecto Col /92/005 N.U.

LEGISLACIÓN Cooperativa, leyes y decretos.

Ley 488 del 24 de diciembre de 1999, expedido por el Dr. Andrés Pastrana Arango.

Ley 32 de 1979, Dr. Julio Cesar Turbay Ayala.

PRADA REYES, Efraín. Economía y Empresas, UIS 1998

QUE ES LA METODOLOGÍA DEP. Proyecto Col /92/005 N.U.

Resolución No 5644 de 14 de Julio de 2000, expedido por el Dr. Ricardo Ramírez Acuña.