

ABSTRACT

Every time companies carry out international trade operations, they are always subject to any kind of risk that might affect the business continuity and might even have long-term consequences. In this regard, with the emergence of new FTAs and with the growth in the volume of Colombian foreign trade, the appearance of different types of risk in import and export operations, which Colombian companies have to face, has increased. Companies are often making determined efforts for having an adequate security while trading. However, if we take a close look at the import sector, we can notice that there is an evident lack of risk management awareness. This sector has still not detected all the risks concerning to the import processes, and therefore, it is still not aware of this kind of situation. This article tries to conceptualize the risk assessment, identifying all the possible risks that may arise in the import supply chain. Also, it addresses an analysis of Colombia's most common imports and the countries where the higher amount of imports comes from, so that we can detect the main risks the companies might face, particularly those from Medellín. Finally, this article encompasses the Colombian regulatory framework for risk management and some advices for Colombian importing companies.

Keywords: Risk, supply chain, imports, international trade, risk management

RÉSUMÉ

Lors d'une opération du commerce international, les entreprises assument des différents types de risques pouvant affecter négativement leur continuité et ayant des effets à long terme. Dans ce sens, la création des accords de libre-échange et la croissance du commerce extérieur en Colombie ont aussi augmenté l'apparition des différents risques auxquels les entreprises vinculées aux opérations d'importation et exportation doivent faire face. Ces entreprises font souvent des efforts pour assurer leurs opérations du commerce. En revanche, si on regarde de plus près le secteur d'importations, on se rend compte qu'il y a un manque de conscience au moment de gérer les risques. Ce secteur n'a pas encore détecté assertivement les risques liés aux processus d'importation, et c'est pour cela qu'il n'y est pas encore prêt. Dans cet article nous analyserons une conceptualisation de risques en identifiant tous les possibles risques qui peuvent être présents dans la chaîne logistique d'importations. En plus, nous aborderons une analyse des importations les plus fréquentes en Colombie, et ensuite les pays d'où elles proviennent de sorte que nous puissions identifier les risques principaux auxquels les entreprises importatrices doivent faire face, particulièrement celles de Medellín; et pour conclure, nous parlerons du cadre normatif colombien pour la gestion des risques et des conseils pour les entreprises importatrices colombiennes.

Mots clés: Risque, chaîne d'approvisionnement, importation, commerce international, gestion des risques.

ARTÍCULO DE INVESTIGACIÓN

Análisis de los riesgos en las importaciones colombianas

Risk assessment of Colombia's import operations

Analyse des risques dans les importations colombiennes

ANDREA DE LA HOZ

Institución Universitaria ESUMER
 Colombia
 andrea.delahoz@esumer.edu.co

PAOLA ANDREA CAMARGO-MONTOYA

Business Alliance For Secure Commerce (BASC)
 Colombia
 jefe.operativo@bascantioquia.org

CAROLINA SALDARRIAGA-ARANGO

Business Alliance For Secure Commerce (BASC)
 Colombia
 comunicaciones@bascantioquia.org

DUSÁN PRAJ

Institución Universitaria ESUMER
 Colombia
 Dusan.praj@esumer.edu.co

RESUMEN

Siempre que una empresa realice operaciones de comercio internacional, estará sujeta a algún tipo de riesgo que pueda afectar de manera negativa la continuidad de la empresa y tener consecuencias incluso a largo plazo. En este sentido, la generación de los Tratado de Libre Comercio (TLC) y con estos el crecimiento en el volumen del comercio exterior colombiano, ha aumentado también la aparición de distintos riesgos a los que se deben enfrentar las empresas involucradas en las operaciones de importación y exportación. Con frecuencia, las empresas realizan muchos esfuerzos por la seguridad del comercio. Sin embargo, si observamos el sector importador específicamente, se evidencia una falta de conciencia en la gestión del riesgo. Este sector no ha detectado aún de manera asertiva cuáles son los riesgos en sus procesos de importación y por lo tanto no se protege contra ellos. En este artículo se realiza una conceptualización de riesgos, identificando cada uno de los posibles riesgos que se presentan en la cadena logística de importación. Además, se realiza un análisis de las importaciones más comunes y los países de donde provienen la mayor cantidad de importaciones para descubrir cuáles son los principales riesgos a los cuales se enfrentan las empresas importadoras colombianas, específicamente de la ciudad de Medellín. Por último, se aborda el marco normativo colombiano para la gestión de riesgos y algunas recomendaciones para las empresas importadoras.

Palabras clave: Riesgo, cadena de abastecimiento, importaciones, comercio internacional, gestión del riesgo

Clasificación JEL: D81, F14, F13, F53



INTRODUCCIÓN

Las empresas operan en entornos cada vez más cambiantes y competitivos caracterizados por factores como el mayor índice de globalización en los negocios y el incremento del uso de las TICs.

Con las nuevas políticas de liberalización del comercio internacional, a través de la firma e implementación de los tratados de libre comercio, surgen nuevas problemáticas que afectan al sector comercial colombiano como la transnacionalización de actividades ilícitas.

La gestión de riesgos aumenta la eficiencia y como resultado aumenta la competitividad en todas las operaciones. Por eso es importante preguntarse cuánto les cuesta a los importadores la no gestión del riesgo o la materialización de un riesgo, no solamente en términos económicos sino humanos, penales y reputacionales.

Es necesario gestionar los riesgos teniendo en cuenta tanto el contexto interno como externo, entendiéndose la gestión de estos como un proceso en el que se pretende lograr una reducción de los riesgos medibles o controlar su impacto en la cadena de abastecimiento, buscando mayor seguridad en las operaciones del comercio internacional.

El presente artículo centra su reflexión en el análisis del riesgo en las importaciones colombianas a partir de la investigación adelantada, evidenciando un panorama general de la dinámica de las importaciones de Colombia en los últimos años y la descripción de los riesgos asociados a estos procesos y sus implicaciones.

Perfil de las importaciones colombianas

Al analizar el comercio exterior colombiano, se encuentra que las importaciones colombianas han mantenido un comportamiento estable en los últimos años. Según información del DANE (2013) las importaciones crecieron un 0,5% con respecto a 2012 al pasar de USD \$59.111,4 millones CIF en 2012 a US\$59.397,0 millones de dólares, valor CIF en 2013.

Según el reporte de esta entidad, el país importa principalmente combustibles y productos de las industrias extractivas que presentaron un aumento del 9,4% en sus importaciones en el 2013. En el reporte también se evidencia un aumento en las importaciones de productos químicos y conexos del 3,8%, mientras que las importaciones de manufacturas, productos agropecuarios, alimentos y bebidas disminuyeron 0,3% y 2,9% respectivamente.

Los productos siguen ingresando principalmente a través de los puertos de Cartagena con una participación del 35,18%, seguidos por Buenaventura con un 28,5%, Santa Marta con 15,9% y Barranquilla con 14,9% (DIAN, 2014)

El origen de las importaciones colombianas se centra principalmente en Estados Unidos con 27,5%, China con 17,4%, México con 9,3% y Brasil con 4,4%, tal como se aprecia en la tabla 1. (Colombia, origen de las importaciones (2013) - Millones de dólares CIF)

Analizando el comportamiento de las importaciones desde la firma de los tratados de libre comercio encontramos que en el caso de Estados Unidos, el proceso de firma del TLC inicia en mayo de 2006 y culmina con la publicación del Decreto 993 del 15 de mayo de 2012 (Ministerio de Comercio,

Tabla 1. Colombia, origen de las importaciones (2013) - Millones de dólares CIF

Colombia, origen de las importaciones (2013) - Millones de dólares CIF	
Total importaciones/	59.381
Grupos comerciales de origen	
Aladi	13.635
Comunidad Andina de Naciones	2.300
MERCOSUR	4.473
^a Unión Europea	7.941
Principales países de origen	
Estados Unidos	16.337
China	10.363
México	5.496
Brasil	2.590
Alemania	2.207
Japón	1.479
España	963
Ecuador	882
Venezuela	431
Resto de países	18.634

*La suma de los parciales no es equivalente al total de las importaciones.
Fuente: DANE, 2014.

Industria y Turismo, 2014). A partir de ese momento se presenta un aumento del 15% en las importaciones de Colombia originarias de ese país, debido principalmente a importaciones del capítulo 88: “navegación aérea o espacial”, además de cereales, y combustibles y aceites minerales.

Aunque aún no se ha firmado un tratado de libre comercio con China, las importaciones de este país han mostrado un crecimiento importante desde el 2010. En ese año el incremento fue del 47%, pasando de \$3.715.171 USD CIF en el 2009 a \$5.477.437 USD CIF en el 2010 según datos del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (2014). En los años subsiguientes vemos el mismo comportamiento alcista con incrementos del 49% en el 2011, 20% en el 2012 y 6% en el 2013 según informes del DANE del 2014. Las importaciones que jalonaron este com-

portamiento fueron principalmente artículos de “manufactura, fundición, hierro y acero”, “aparatos y material eléctrico, de grabación o imagen”, “prendas de vestir” y “vehículos, automóviles, tractores”.

Analizando las importaciones desde México, vemos que desde el 2011 cuando se realizó la profundización del acuerdo, las importaciones desde México mostraron un aumento de alrededor del 6% cuando se compara el valor del 2011 con el 2012 (Importaciones de 2012 de \$6.452.741 USD CIF). Esto debido en gran medida a un incremento del más del 100% en las importaciones de combustibles y aceites minerales y sus productos. Entre el 2012 y 2013 se presentó una reducción de -15%, debido principalmente a disminución en un 37% de “vehículos automóviles, tractores, ciclos, partes y accesorios” y en un 40% a “combustibles y aceites minerales y sus productos” (DANE, 2014). En este mismo período se encuentra también un aumento del 64% de las importaciones de fundición, hierro y acero de este país.

Las importaciones de Brasil también han mostrado una tendencia a aumentar en los últimos años. En el 2010 con respecto al 2009 se presenta un incremento del 10% debido principalmente a la importación de productos químicos y orgánicos con un incremento del 80% y también a la importación de vehículos, automóviles, tractores con un incremento del 59%. En 2011 se presenta un incremento de 16% debido principalmente al aumento de importación de “materias plásticas y manufacturas” con un 27%, y “caucho y manufacturas” y “fundición, hierro y acero” con un 21% de incremento.

En el 2012 el nivel de importaciones aumentó un 6% principalmente por “aparatos y material eléctrico para grabación” y

“cereales”. En 2013, por el contrario, disminuyó un 9% por la reducción de las importaciones de “fundición, hierro y acero”.

En los primeros cuatro meses de 2014 las compras del exterior presentaron un aumento principalmente por mayor demanda de manufacturas y combustibles. En valor representaron US\$20.214,3 millones, es decir, 4,5% más con respecto a los US\$19.337,8 millones de 2013, a pesar de la disminución de productos agropecuarios en 1%, por menores compras de azúcares, preparados de azúcares y miel (Analdex, 2014).

IDENTIFICACIÓN DE LOS RIESGOS ASOCIADOS A IMPORTACIONES COLOMBIANAS

Luego de analizar la naturaleza de las importaciones colombianas y los principales países de origen, se encuentra que las empresas pertenecientes a la cadena de abastecimiento deben estar atentas a combatir diferentes tipos de riesgos característicos tanto por el tipo de mercancía como por el país de donde provienen.

Los importadores deben prevenir riesgos asociados con: hurto de la carga, contaminación por sustancias ilegales y explosivos en contenedores, vehículos y mercancías; contrabando, el tráfico ilegal de personas (inmigrantes), trata de blancas (para explotación sexual, esclavitud, servidumbre y otros fines), lavado de activos, incumplimiento de la normatividad legal, falsificación de documentos, entre otros. Los anteriores riesgos se presentan la mayoría de las veces por la falta de conciencia y de control en las operaciones frente a estos flagelos.

Vale la pena resaltar que al referirse a riesgos en las importaciones, además de la vulnerabilidad presentada por grupos ilegales también se incluyen riesgos inherentes

al proceso operativo, por ejemplo riesgos sanitarios, fitosanitarios y zoonosarios, inconsistencias documentales, integridad de la carga (pérdida, daño, faltantes, confiabilidad de los productos, contaminación cruzada, etc.) contaminación ambiental con elementos radioactivos, vencimiento de plazos legales para tránsitos aduaneros, fuga o pérdida de información, riesgos derivados de los términos de negociación, riesgo durante el tránsito aduanero, entre otros.

Sin embargo, antes de continuar con el análisis debemos definir que es un riesgo. Desde el punto de vista de seguridad “el riesgo es la probabilidad de que suceda un evento que interrumpa el cumplimiento de los objetivos, afectando a las personas (internas y externas), las operaciones, las instalaciones, la información, las mercancías y los materiales” (Mejía Quijano, 2006)

Analizando diversas fuentes, se encuentra que para el estudio puntual en Colombia, se presentan los siguientes casos:

Importaciones de semillas de marihuana transgénica o cripa desde Estados Unidos y Holanda, que ingresa al país principalmente por el sistema de encomiendas por avión o barco (Martínez Arango, 2013).

Contrabando a través de las fronteras terrestres, especialmente proveniente de Venezuela, ligado a casos de corrupción por parte de funcionarios públicos (González Plazas, 2008).

Trata de personas: Según el diario El Universal, en su edición del pasado 11 de julio, el departamento de Córdoba se ha ido convirtiendo en los últimos tiempos en un corredor de trata de personas. Así quedó en evidencia tras la detención de 30 asiáticos quienes se encontraban en un hotel a las

afueras del municipio de Lorica, al parecer irían con destino a Estados Unidos. Los lugares que más registran víctimas son Valle del Cauca, Antioquia, Caldas y Risalda (Serrano, 2014)

Estafa: El estado actual que presenta la estafa de empresas chinas hacia las empresas colombianas las cuales hacen negocios con dicho país, cada vez es más frecuentes, esto porque las importadoras colombianas no tienen noción sobre el tipo de fraudes que se pueden presentar en cuanto a calidad y cantidad del producto, o “hackeo” de cuentas electrónicas (García Acevedo, 2012)

Lavado de dinero a través del contrabando: Hasta US\$3300 millones de oro fueron ingresados de contrabando a Colombia en los últimos dos años, procedentes de países como Venezuela, Panamá, México y Chile, tal como lo afirma Juan Ricardo Ortega, ex director de la DIAN. “El presunto plan de contrabando de oro (que involucra a al menos una reconocida comercializadora internacional) sería parte de operaciones de lavado de dinero cuyo monto la unidad de inteligencia financiera del gobierno colombiano calcula en alrededor de US\$11.000 millones anuales” (Portafolio, 2014)

Ingreso de material bélico: Las fronteras colombianas se han convertido en las principales rutas de ingreso de material bélico que, casi siempre, se canjea por droga. Especialistas dicen que conseguir armas en el mercado negro es relativamente fácil, el problema es la munición, pues se debe importar de Europa.

Un alto porcentaje de las armas que ingresan de manera ilegal a Colombia, provenientes de países de Centroamérica y Suramérica, tienen como destinatario a las Farc. Brasil es considerado el principal proveedor de armas ligeras para guerrillas

y paramilitares. Las rutas más usadas para el ingreso de explosivos y armas son Ipiales-Guayaquil (Frontera con Ecuador), la Vía al Mar en el Valle del Cauca, las fronteras con Venezuela y Perú. (El País, 2014)

Riesgo de salud pública por virus o bacterias contenidas en animales, vegetales y alimentos procesados, importados hacia Colombia, famosos casos como la gripe aviaria y la fiebre porcina, son ejemplo de ello (Instituto Nacional de Salud, 2013).

Sanciones y pérdidas de la mercancía: Debido al desconocimiento de las políticas de propiedad intelectual y protección de marca de los países de tránsito a través de los cuales se realiza el proceso de importación (puertos en la distribución física internacional) los empresarios corren el riesgo de sanciones y pérdida de la mercancía. Tal es el caso de una empresa que suministró su testimonio para la presente investigación, a quien le fue retenida su carga en el puerto de Miami (proveniente del puerto de Shanghái), pues los equipos electrónicos fabricados en China para ser comercializados en Colombia, contenían una anotación en el empaque en la cual se expresaba que eran compatibles con una marca de computadoras.

Sustancias ilícitas: Este tipo de riesgo merece un análisis especial por lo crítico del tema en el país. Según el reporte mundial de drogas de 2013 el consumo de las nuevas sustancias psicotrópicas está en auge. El creciente uso de sustancias como ketamina, productos de las plantas, sintéticas, a pesar de ser considerablemente menor que en América del Norte o Europa está en auge, con los incrementos importantes reportados predominantemente en Argentina, Brasil, Chile, Colombia Costa Rica, Ecuador México Panamá y Uruguay (UNODC, 2014).

El respectivo aumento también incorpora las anfetaminas como el éxtasis. El consumo de anfetaminas en Colombia presentó un auge importante por los crecientes incrementos en las tasas de población urbana colombiana y la imposibilidad de prohibir la importación de materias primas relacionadas con la producción de sustancias ilícitas hacia Colombia. La materia prima que también se usa para fabricar este tipo de sustancias, se utiliza para uso diario o para elaborar fármacos contra enfermedades comunes. Por eso a las autoridades colombianas se les hace difícil diferenciar y estimar el propósito final de estas.

Otro tipo de sustancias en auge es el LSD y también el uso y abuso de la cocaína. Aunque esta se produce y procesa dentro de Colombia, para su procesamiento es necesario importar de manera ilícita los precursores químicos requeridos. (UNODC, 2014)

Dada la creciente eficacia de los controles sobre precursores químicos que tratan de realizar las autoridades nacionales e internacionales, se ha notado una fuerte tendencia entre los narcotraficantes colombianos de comenzar a manufacturar sus propios precursores. También se ha observado el reciclaje de combustibles y solventes entre los productores domésticos, lo cual ha reducido el volumen de productos químicos que se requieren para extraer los alcaloides de las hojas de coca (Insulza, 2013)

Esta creciente tendencia del abuso y consumo de las drogas ilícitas en Colombia acompañada con la creciente demanda por estas drogas por parte de la población estudiantil y urbana está creando una presión hacia las autoridades colombianas para implementar medidas e impedir su contrabando. Adicionalmente la creación

de los grupos al margen de la ley los cuáles usan esta forma de tráfico ilícito como un medio para el enriquecimiento propio o para financiar otras actividades criminales. Por esta razón recientemente están resurgiendo cooperaciones internacionales que apuntan a combatir el tema en la Unión Europea (COPOLAD 2011).

La materialización de cada uno de estos riesgos asociados a las importaciones colombianas impactan a todos los actores de sus cadenas de abastecimiento. Se han identificado muchas consecuencias, entre las que se encuentran: pérdidas y lesiones humanas tanto físicas como morales; pérdidas económicas causadas por multas, incumplimiento de los contratos, pérdida o retención de la mercancía, incremento en las primas de seguros; sanciones legales, penales y administrativas tanto para la empresa como para sus representantes; vinculación en listas de riesgos nacionales e internacionales por lavado de activos y otros delitos asociados, que a su vez ocasionan pérdida de imagen, afectando la reputación corporativa lo cual genera la pérdida de asociados de negocio (inversoristas, clientes y proveedores) y en general pérdida del mercado.

MARCO NORMATIVO COLOMBIANO PARA LA GESTIÓN DEL RIESGO

Para que las empresas colombianas puedan administrar eficazmente estos riesgos, es importante conocer en qué marco normativo se debe apoyar. La administración de los riesgos es una parte fundamental de la gobernabilidad corporativa que busca contribuir eficientemente en la identificación, análisis, tratamiento, comunicación y monitoreo de los riesgos del negocio.

En Colombia hay varias normas existentes para gestionar el riesgo en el entorno em-

presarial con el fin de evitar o disminuir las consecuencias indeseadas en las operaciones del comercio internacional. Entre estas se encuentra la norma técnica colombiana de gestión del riesgo NTC 5254, que es una traducción idéntica de la norma técnica australiana AS/NZ 4360:2004 de amplia aceptación y reconocimiento a nivel mundial para la gestión de riesgos. Lo importante de esta norma es que se aplica independiente de la industria o el negocio que desee emplearla (Resumen Norma Técnica Colombiana NTC 5254).

La norma tiene como objeto proporcionar una guía para permitir a cualquier empresa el logro de:

- Mejor identificación de oportunidades y amenazas

- Tener una base rigurosa para la toma de decisiones y la planificación
- Gestión proactiva y no reactiva
- Mejorar la conformidad con la legislación pertinente
- Mejorar la gestión de incidentes y la reducción de las pérdidas y el costo del riesgo (Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación, año)

Para el propósito de esta, la NTC 5254 de gestión del riesgo, se destacan las definiciones explicadas en la Tabla 2. (Definiciones relacionadas con Gestión del Riesgo).

La NTC 5254 fue un avance importante en la gestión del riesgo y luego de un tiempo

Tabla 2. Definiciones relacionadas con Gestión del Riesgo

TÉRMINO	DEFINICIÓN
Análisis del riesgo	Proceso sistemático para entender la naturaleza del riesgo y deducir el nivel del riesgo.
Consecuencia	Resultado o impacto de un evento.
Control	Proceso, política, dispositivo, práctica u otra acción existente que actúa para minimizar el riesgo negativo o potenciar oportunidades positivas.
Evaluación del control	Revisión sistemática de los riesgos para garantizar que los controles aún son eficaces y adecuados.
Evento	Ocurrencia de un conjunto particular de circunstancias.
Frecuencia	Medición del número de ocurrencias por unidad de tiempo.
Posibilidad	Se usa como descripción general de la probabilidad o la frecuencia.
Monitorear	Verificar, supervisar o medir regularmente el progreso de una actividad, acción o sistema para identificar los cambios en el nivel de desempeño requerido
Probabilidad	Medida de la oportunidad de ocurrencia expresada como un número entre 0 y 1.
Riesgo residual	Riesgo remanente después de la implementación del tratamiento del riesgo.
Valoración del riesgo	Proceso total de identificación, análisis y evaluación del riesgo.
Criterios del riesgo	Términos de referencia mediante los cuales se evalúa la importancia del riesgo.
Riesgo	La oportunidad que suceda algo que tendrá impacto en los objetivos.
Reducción del riesgo	Acciones que se toman para reducir la posibilidad y consecuencias asociadas a un riesgo.

Fuente: Elaboración propia a partir de la norma NTC 5254

fue reemplazada por la ISO 31000:2009. También es importante nombrar la norma ISO 28000:2006 que trata del “Sistema de Gestión de la Seguridad en la Cadena de Suministro” que es otro referente para las empresas colombianas en el marco de la gestión del riesgo. (Marco conceptual y legal sobre la gestión del riesgo en Colombia). Los sistemas de gestión de seguridad de la cadena de suministro como el Sistema de Gestión en Control y Seguridad SGCS BASC (vigente desde 1997 y actualmente en su cuarta versión: Norma BASC V.4-2012) e ISO 28000:2006 (Icontec, 2008), ambos certificables, permiten la trazabilidad y protección de las operaciones desde el punto de fabricación hasta el punto de venta. Como se ha anotado, a medida que se amplía el comercio internacional, también aumentan las oportunidades que elementos delictivos se infiltren en la cadena de suministro.

Como sistema de gestión integral de los riesgos en la cadena de abastecimiento, BASC (por sus siglas en inglés, *Business Alliance for Secure Commerce*) hace referencia a diversas normas tales como el Marco SAFE de la Organización Mundial de Aduanas, el código ISPS/PBIP, las normas ISO 9001:2008 (gestión de la calidad), ISO 14000:2004 (gestión ambiental), ISO 27001:2005 (gestión de la seguridad informática), ISO 31000:2009 (gestión del riesgo) y OHSAS 18001:2007 (seguridad industrial y salud ocupacional), entre otros, cumpliendo además con los requisitos mínimos de seguridad del C-TPAT (*Customs Trade Partnership Against Terrorism*). (World BASC Organization, 2012). Brindando una norma aplicable a todos los actores de la cadena de abastecimiento, que permite un aseguramiento de los procesos internos y externos: cumplimiento de los requisitos legales; selección y mantenimiento de los asociados de negocio (clien-

tes, proveedores, socios y aliados estratégicos); selección, administración y retiro del personal producción; almacenamiento y distribución; control de acceso y seguridad física; y seguridad informática y de la información; auditados periódicamente evidenciando su cumplimiento y mejora continua.

Otras de las normas internacionales que aporta a la seguridad del comercio exterior es la ISO 17712, por la cual se garantiza la calidad de los sellos de alta seguridad para las operaciones de comercio exterior, aplicados a contenedores de carga, y las buenas prácticas de las empresas fabricantes.

Más enfocado en el transporte marítimo se concentra el programa PBIP o el Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias. Este tiene como propósito proporcionar un marco regulatorio y consistente para evaluar riesgos, y evitar que a través de los buques, instalaciones, cargas y pasajeros, se cometan atentados terroristas utilizando como vía al transporte marítimo, permitiendo a los gobiernos aumentar en forma coordinada, a nivel internacional las medidas de protección necesarias para enfrentar nuevas amenazas.

Dentro de las medidas dispuestas en el código de los buques, las instalaciones portuarias, y las compañías navieras, se deben designar oficiales de protección, previamente capacitados y acreditados por la autoridad marítima portuaria. Además, obliga a los puertos y compañías navieras, a realizar planes de contingencia basados en evaluaciones de protección, con el fin de evitar potenciales actos terroristas. (Código de Protección a Buques e Instalaciones Portuarias)

Ahora, en el ámbito de la administración pública, también surgen riesgos que se de-

ben atender. La administración del riesgo para las entidades públicas en todos sus órdenes, cobra hoy mayor importancia, dado el dinamismo y constantes cambios, que el mundo globalizado exige. Estos cambios hacen que dichas entidades deban enfrentarse a factores internos y externos que pueden crear incertidumbre sobre el logro de sus objetivos.

Aquí es importante recordar que el Estado colombiano estableció una serie de elementos técnicos requeridos para el desarrollo adecuado y fortalecimiento del Sistema de Control Interno de las diferentes entidades y organismos de la Administración Pública, uno de ellos es la “Administración del Riesgo”, considerando que la identificación y análisis del riesgo, entrega información suficiente y objetiva que les permitirá aumentar la probabilidad de alcanzar sus objetivos institucionales. (Decreto 1537/ 2001)

Con respecto a lo dicho y en relación con la gestión del riesgo relacionado con el comercio exterior hay que mencionar la nueva Ley 1609 / 2013 donde se expresa lo siguiente en su segundo parágrafo:

“Para efectos del Principio de Seguridad y Facilitación en la cadena logística de las operaciones de comercio exterior, los decretos que expida el Gobierno Nacional para desarrollar la ley marco de aduanas estarán sujetos al marco de un Sistema de Gestión del Riesgo, orientado a neutralizar las conductas de contrabando, de carácter fraudulento, lavado de activos y a fortalecer la prevención del riesgo ambiental, de la salud, de la seguridad en fronteras y la proliferación de armas de destrucción masiva”. (Decreto 1609/2013)

Y más específico en el artículo 6:

“En ejercicio de esta función (la facilitación del Gobierno Nacional desarrollará un Sistema de Identificación de Alertas, Gestión y Control de Riesgos de Lavado de Activos en materia de comercio exterior, dirigido al sector público como al sector privado, incluyendo tanto el sector real y empresarial como el financiero, aplicando capacitación en talleres, seminarios y foros, teniendo en cuenta las recomendaciones que expidan organismos internacionales como la Oficina de las Naciones Unidas contra el Delito (UNODC), en concordancia a los Tratados, Acuerdos y Convenios suscritos por Colombia”. (Decreto 1609/2013)

ALGUNAS RECOMENDACIONES

Un marco normativo importante para la administración del riesgo es el Operador Económico Autorizado (OEA), el cual opera actualmente en Colombia solo para los exportadores, se espera su alcance futuro a otros usuarios aduaneros. En las resoluciones para cumplir con las condiciones y otorgamiento de la licencia de OEA, el riesgo se define en la siguiente manera:

“Análisis y evaluación de riesgos: Proceso mediante el cual se determina el grado de vulnerabilidad de un sistema a daños o efectos negativos. De esta evaluación se obtiene la información necesaria para establecer los programas de gestión de la seguridad, determinar los requisitos para su diseño, especificación e implantación.” (DIAN: Operador Económico Autorizado)

Y con las siguientes palabras se define la gestión de estos:

“Gestión de la seguridad: Aplicación sistemática y coordinada para planear y aplicar las políticas, estrategias, instrumentos y medidas orientadas a dirigir y controlar de manera óptima los riesgos asociados, amenazas e impactos potenciales” (DIAN: Operador Económico Autorizado)

De acuerdo con la Norma BASC V.4-2012, el Marco SAFE de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) -el cual fundamenta los operadores económicos autorizados- y el programa C-TPAT de la Aduana de los Estados Unidos (CBP, por sus siglas en inglés), es importante tener en cuenta las siguientes prácticas para la protección del comercio:

- Conocimiento y gestión de los riesgos de su negocio bajo un contexto interno y externo, incluyendo planes de continuidad.
- Conocimiento de asociados de negocio (clientes, aliados estratégicos, proveedores, colaboradores)
- Verificación de la capacidad de operación de los proveedores.
- Trazabilidad de la operación en toda la cadena de abastecimiento.
- Conocimiento de los requisitos legales nacionales e internacionales en especial de aquellos países con los cuales se tendrá algún tipo de relación aunque sea transitoria.
- Capacitación.
- Protección de la información.

Así mismo Solutum (2011) recomienda en primera instancia vigilar la calidad del producto a importar. Para ello, es importante conocer el fabricante y no elegirlo

al azar, sino como resultado de una investigación de mercado. También tener en cuenta el precio de los productos sin dejarse tentar por precios increíbles, pues muchas veces un precio bajo tiene relación con baja calidad.

Referente a la prevención de los riesgos sanitarios, fitosanitarios y zoonosarios, en Colombia, el ICA e INVIMA, entes de control para producción y comercialización de vegetales, animales, alimentos, productos de origen animal, medicamentos y dispositivos médicos, se han acogido a la normatividad internacional para su operación. Así que es importante revisar los requisitos de estos dos entes antes de efectuar cualquier importación o exportación.

Por último, de acuerdo con la FAO (Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura), la importación de animales y productos animales puede implicar un riesgo para el país representado por enfermedades. Por lo tanto “el análisis debe ser transparente, para que al país exportador se le pueda proporcionar una decisión clara y documentada sobre las condiciones impuestas a la importación o el rechazo de esta” (FAO,2000). Al importar, los países pueden solicitar una evaluación de los servicios veterinarios del país exportador y garantizar el cumplimiento del código en la materia correspondiente.

CONCLUSIONES

En el entorno comercial actual, la seguridad es fundamental para la competitividad. La gestión de riesgos aumenta la seguridad con la que una empresa realiza sus operaciones de importación y por lo tanto aumenta su competitividad y la eficiencia.

Las características de los productos más importados por empresas colombianas y los principales socios comerciales de alguna manera determinan e indican los tipos de riesgos a los que se van a enfrentar y de los que se deben proteger. Por eso es importante tener muy claro cuál es el marco normativo colombiano que rige la gestión de riesgos y en los que se puede apoyar cualquier empresa y también las posibles vulnerabilidades de la cadena logística de esta.

Por último se convierte en algo primordial el gestionar los riesgos, no solo desde un contexto interno, sino en un contexto macro, entendiéndose la gestión como un proceso en el que se pretende lograr una reducción de los riesgos medibles que se presentan durante las operaciones de importación y lo que garantizará una mayor seguridad y agilidad para los participantes del comercio internacional. En este sentido, solo se logrará mayor seguridad y una gestión más eficiente de riesgos, si se desarrolla una cultura de gestión de riesgos que se extienda por toda la cadena de suministros y no solo a través de esta sino en todas las instituciones relacionadas.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Asociación Nacional de Comercio Exterior - ANALDEX. (2014). Documentos y publicaciones. Obtenido de <http://www.analdex.org/index.php/documentos-y-publicaciones/noticias?start=5>

Programa de Cooperación entre la Unión Europea y América Latina - COPOLAD (2011). Conferencia internacional. "Las drogas de síntesis como fenómeno emergente en América Latina". Recuperado de: http://www.mamacoca.org/docs_de_base/Consumo/Las%20drogas%20de%20s%C3%ADntesis%20como%20fen%C3%B3meno%20emergente%20en%20AL%20-%20es.pdf

Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas - DANE. (2013). Importaciones y balanza comercial: Diciembre de 2013. Bogotá: Sala de Prensa DANE.

Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas - DANE.(2014). Colombia. Importaciones mensuales según principales países de origen. Recuperado de: <https://www.dane.gov.co/index.php/comercio-y-servicios/comercio-exterior/balanza-comercial>

Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN. (2014). Operador económico autorizado, Recuperado de: <http://www.dian.gov.co/descargas/operador/>

Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN. (2014). Departamento de Impuestos y Aduanas Nacionales. Recuperado de: <http://www.dian.gov.co/dian/14cifrasgestion.nsf/e7f1561e16ab32b105256f0e00741478/a02b47038628e5610525733e0059549a?OpenDocument>

El País. (1 de septiembre de 2014). Recuperado de: <http://historico.elpais.com.co/paisonline/notas/Abril082007/armas.html>

Fundación para la Educación Superior y el Desarrollo-Fedesarrollo. (2011). Perspectivas económicas 2011-2012. Conferencias Asociación Nacional de Instituciones Financieras - ANIF (pág. 44). Medellín.

Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura - FAO. (2000). Acuerdo sobre la Aplicación de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias (MSF) y Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio (OTC). Recuperado de <http://www.fao.org/docrep/003/x7354s/x7354s12.htm>

García Acevedo, J. (2012). Estafa en China: Un problema para las empresas colombianas (pp. 1-38). Recuperado de: http://ribuc.ucp.edu.co:8080/jspui/bitstream/handle/10785/1253/Estafa_china_un_problema_para_las_empresas_colombianas-Juliana_Garcia_Acevedo.pdf?sequence=1

González Plazas, S. (2008). Pasado y presente del contrabando en La Guajira. Aproximaciones al fenómeno de ilegalidad en la región. Borradores de Investigación (p. 112). Bogotá.

- Icontec. NTC - ISO 28000. (2008). Sistemas de gestión de la seguridad para la cadena de suministro.
- Icontec. NTC - ISO 31000. (2011). Gestión del riesgo. Principios y directrices. Retrieved from <http://tienda.icontec.org/brief/NTC-ISO31000.pdf>
- Anticorrupción, fraude y LA/FT - INFOLAFT. (2013). Resumen Norma Técnica Colombiana NTC 5254. Recuperado de: <http://www.sarlaft.com/html/RESUMEM%20NORMA%20TECNICA%20COLOMBIANA%20NTC%2052541.doc>.
- Instituto Nacional de Salud. (2013). Primer Informe ONS. Aspectos relacionados con la frecuencia de uso de los servicios de salud, mortalidad y discapacidad en Colombia, 2011. Bogotá.
- Insulza, J. M. (2013). El problema de las drogas en las Américas (p. 115). Recuperado de: http://www.oas.org/documents/spa/press/Introduccion_e_Informe_Analitico.pdf
- Martínez Arango, R. A. (n.d.). Crece tráfico de "cripa" en Medellín. El Colombiano. Recuperado de: http://www.elcolombiano.com/BancoConocimiento/C/crece_trafico_de_cripa_en_medellin_/crece_trafico_de_cripa_en_medellin.asp#Arriba
- Mejía Quijano, R. C. (2006). Administración de riesgos. Un enfoque empresarial. Medellín: Fondo Editorial Universidad EAFIT.
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (16 de junio de 2014). Acuerdos comerciales y de inversión. Recuperado de: <http://www.tlc.gov.co/publicaciones.php?id=14853>
- Ministerio de Hacienda y Crédito Público. (2013): Decreto 1609 / 2013. Recuperado de: www.minhacienda.gov.co/portal/page/portal/HomeMinhacienda/elministerio/NormativaMinhacienda/2013/DECRETO%201609%20DEL%2030%20DE%20JULIO%20DE%202013.pdf
- Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones 2001: Decreto 1537 / 2001. Recuperado de: <http://www.mintic.gov.co/portal/604/w3-article-3555.html>
- Organización de Estados Americanos - OEA. (2013): El problema de las drogas en las Américas. Recuperado de: http://www.oas.org/documents/spa/press/Introduccion_e_Informe_Analitico.pdf
- Música y noticias La FM - RCN Radio. (s.f) Policía captura al zar de las drogas sintéticas en Colombia, lafm.com.co. Recuperado de: <http://www.lafm.com.co/noticias/policiacaptura-al-zar-de-las-157741>
- Portafolio. (2014). Investigan operadores de oro por presunto lavado de activos, pp. 1-2. Retrieved from <http://www.portafolio.co/print/economia/presunto-lavado-activos-operadores-oro>
- Promoción del Turismo, Inversión y Exportaciones - PROEXPORT. (2013). Exportaciones: A la conquista de nuevos mercados. PROEXPORT Colombia: La Revista de Las Oportunidades.
- República de Colombia. (2001). Decreto N° 1537 de 2001.
- República de Colombia (2013). Decreto N° 1609 de 2013
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (2013). Código de protección a buques e instalaciones portuarias. Recuperado de: <http://www.sct.gob.mx/index.php?id=1871>
- Serrano, N. (11 de julio de 2014). Córdoba es un corredor para la trata de personas. El Universal, pág. 1.
- SGS 2014: ISO 28000, Sistema de gestión de seguridad de la cadena de suministro. Recuperado de: <http://www.sgs.co/es-es/Health-Safety/Quality-Health-Safety-and-Environment/Risk-Assessment-and-Management/Security-Management/ISO-28000-Supply-Chain-Security-Management-Systems.aspx>
- SGS 2014: ISO 31 000, Gestión de riesgos. Recuperado de: www.sgs.co/es-es/Health-Safety/Quality-Health-Safety-and-Environment/Risk-Assessment-and-Management/ISO-31000-Risk-Management/ISO-31000-Risk-Management.aspx

Solutum. (2011). Cómo evitar riesgos al importar productos de China 6. Recuperado de: <http://www.emprendices.co/como-evitar-riesgos-al-importar-productos-de-china/>

Oficina de Naciones Unidas para las Drogas y el Crimen - UNODC. (2014). Estimulantes de tipo anfetamínico en América Latina. Recuperado de: https://www.unodc.org/documents/scientific/LAC_Report_SPANISH_2014.pdf

Oficina de Naciones Unidas para las Drogas y el Crimen - UNODC. (2014). Global Synthetic Drug Assesment. Recuperado de: http://www.unodc.org/documents/scientific/2014_Global_Synthetic_Drugs_Assessment_web.pdf

Oficina de Naciones Unidas para las Drogas y el Crimen - UNODC. (2014). World Drug Report. Recuperado de: http://www.unodc.org/documents/wdr2014/World_Drug_Report_2014_web.pdf

Oficina de Naciones Unidas para las Drogas y el Crimen - UNODC. (2014). World Drug Report: 2014 (Vol. 3, pp. 11-14). New York. doi:10.1007/s12117-997-1166-0

Wills, S. (2013). Synthetic drugs a new plague in Colombia, diálogo. Recuperado de: http://dialogo-americas.com/en_GB/articles/saii/features/main/2013/12/27/feature-02

World BASC Organization. (2012): Norma y Estándares BASC, Versión 04-2012.

ANDREA DE LA HOZ

Negociadora Internacional, Magíster en Marketing y Comportamiento del Consumidor de la Universidad de Granada. Actualmente se desempeña como docente e investigadora de la Facultad de Estudios Internacionales de la Institución Universitaria ESUMER, en la ciudad de Medellín - Antioquia

PAOLA CAMARGO MONTOYA

Magíster en Administración de Negocios, con especialización en Sistemas de Gestión de la Universidad de Viña del Mar (Chile). En la actualidad se desempeña como Jefe de Operaciones de Business Alliance For Secure Commerce (BASC) - Antioquia.

CAROLINA SALDARRIAGA ARANGO

Magíster en Administración de Negocios, cursando la especialización en Dirección de Proyectos en la Universidad de Viña del Mar (Chile). En la actualidad se desempeña como Jefe de Relaciones Corporativas de Business Alliance For Secure Commerce (BASC) - Antioquia.

DUSÁN PRAJ

Magíster en Relaciones Internacionales de la Universidad Carolina (México). Actualmente se desempeña como docente e investigador de la Facultad de Estudios Internacionales de la Institución Universitaria ESUMER, en la ciudad de Medellín - Antioquia.

Para citasiones: De La Hoz, A., Camargo Montoya, P., Saldarriaga Arango, C., & Praj, D. (2014). Análisis de los riesgos de las importaciones colombianas. *Panorama Económico*, 22, 63-75.

Recepción del artículo: 10 de mayo de 2014 de
Concepto de evaluación: 4 septiembre de 2014
Aceptación del artículo: 20 de septiembre de 2014

