



**INFLUENCIA DEL CONTRABANDO EN LOS  
ACTORES DEL COMERCIO INTERNACIONAL,  
COLON - CARTAGENA**

**INFORME DE PASANTÍA A (PANAMÁ 2015)**

**JADIR JOSÉ GONZÁLEZ GONZÁLEZ**

Institución Universitaria ESUMER  
Facultad de Estudios Internacionales  
Medellín, Colombia

2015



**INFLUENCIA DEL CONTRABANDO EN LOS  
ACTORES DEL COMERCIO EXTERIOR, COLON  
-CARTAGENA**

**INFORME DE PASANTIA (PANAMÁ 2015)**

**Jadir José González González**

Informe de pasantía presentado para optar al título de:

**Negociador Internacional**

Asesor (a):

**GUSTAVO ADOLFO LONDOÑO OSSA**

Especialista en Gerencia de Negocios Internacionales, Especialista en Legislación Aduanera

Línea de Investigación:

Comercio Exterior

Institución Universitaria Esumer

Facultad de Estudios Internacionales

Medellín, Colombia

2015





## Resumen

El comercio exterior no se encuentra estrictamente regulado, controlado y supervisado por las entidades y entes involucrados en la cadena de suministros, específicamente en la identificación de mercancías de contrabando, cuando se analiza la situación en los puertos de Colon Container Terminal y Sociedad Portuaria de Cartagena se identifican las falencias tanto en las medidas que impone el gobierno para disminuir este como el impacto que genera en las empresas y como es la logística en los puertos frente a esta problemática.

### **PALABRAS CLAVES:**

Comercio exterior, logística, contrabando, lavado de activos, puertos marítimos

## Abstract

The foreign trade is not strictly controlled, regulated, supervised by entities and the public institutions involved in the supply chain, specifically in the identification of smuggling goods, when is analyzed the situation in the sea ports such as Colon Container Terminal and Cartagena Ports Society can be identified the faults as in the way that the government decreases this problem as the impact the generate in businesses and companies and the ports international logistic also about this problematic.

**KEYWORDS:** Foreign trade, logistics, smuggling, laundering, sea ports.

# Contenido

<b>Resumen</b> .....	VI
<b>Abstract</b> .....	VI
<b>Introducción</b> .....	1
<b>1. Descripción del componente metodológico</b> .....	2
1.1. Tema de estudio .....	5
1.2. Objeto de estudio.....	5
1.3. Planteamiento del problema .....	5
1.4. Objetivos.....	7
1.4.1. <i>Objetivo general</i> .....	7
1.4.2. <i>Objetivos específicos</i> .....	7
1.5. Justificación .....	8
<b>2. Estado del arte</b> .....	11
<b>3. Desarrollo de la temática</b> .....	14
<b>4. Conclusiones y recomendaciones</b> .....	21
4.1. Conclusiones.....	21
4.2. Recomendaciones.....	22
<b>Bibliografía</b> .....	23
<b>ANEXOS</b> .....	24
Anexo: Nombrar el anexo A .....	24





# Introducción

El siguiente trabajo trata sobre la problemática que se vive actualmente y que afecta negativamente el óptimo proceso logístico internacional en el comercio exterior en los diferentes puertos a nivel internacional específicamente en Latinoamérica, como lo es el contrabando. Entendido este como el mayor método para la evasión de los impuestos aduaneros a las mercancías que salen y entran del territorio aduanero nacional y que genera miles de millones dólares de pérdida cada año a los países en los cuales su pilar económico es el comercio internacional. Teniendo en cuenta que el contrabando es uno de los flagelos a nivel moderno que permite desviar los ingresos de la nación, las regulaciones y controles no están directamente proporcionales al ordenamiento equitativo de la balanza justa para el comercio entre naciones.

Este trabajo nos permite conocer a modo descriptivo esta situación y hacer una comparación frente a los diferentes procesos logísticos que hoy en día se manejan tanto en la sociedad portuaria de Cartagena en la ciudad colombiana de Cartagena de Indias como en Colón container terminal en la Ciudad panameña de Colón que pueden ser afectados por el contrabando. Partiendo de que estos dos puertos son uno de los más importantes, más grandes y de los que mueve mayor volumen carga contenerizada, cuales regulaciones, restricciones y controles son muy rígidas y aún así no son suficientes.



# 1. Descripción del componente metodológico

Muchas veces nos preguntamos porque causas y efectos se originan el que sean organizadas personas en pequeños grupos al margen de la ley, afectando diferentes áreas de la economía. Una de esas áreas es el comercio internacional a través del contrabando. Una de las causas es el lavado de activos el cual es el proceso mediante el cual las organizaciones criminales buscan dar apariencia de legalidad a los recursos generados de sus actividades ilícitas, esto afecta el producto interno bruto del país por medio de los dineros que no son regulados por las entidades estatales para legalizar la comercialización de las mismas en el territorio nacional. Cuando una tarea al margen de la ley genera importantes beneficios y provecho económico, el grupo criminal involucrado busca siempre camuflar este ingreso para no llamar la atención y posteriormente ocultarlo, a esta actividad es conocida como lavado de activo. Adicionalmente a raíz de esta actividad estos grupos al margen de la ley ocasionalmente cuando sus ingresos superan el monto establecido y del cual no se puede controlar, se es necesario que las empresas constituyan las llamadas empresas fachadas, la cual buscan ocultar la actividad principal que es la de lavado de dinero por medio de creación de una actividad de comercio totalmente distinta a la que se establecía para la actividad ilícita y a su vez comprobar financieramente estos ingresos.

Por otra parte existen empresas legalmente constituidas de las cuales se ven afectadas por estos flagelos de las actuaciones ilegales, las cuales están enmarcadas por una gran y amplia red de mercado informal como en la mayoría de los países del mundo, esta situación afecta a cientos de comerciantes que ven cómo se reducen sus ventas ante el bloqueo de ingresos de sus establecimientos, aparte de la competencia desleal el cual es importante mencionar, ya que el engaño la desviación de la clientela, la confusión, actos de engaño, violación de normas mercantiles, poco conocimiento del mercado, imitación y demás hacen incentivar a muchas empresas optar por caminos fáciles de generar ingresos y evitar que las mismas entren en quiebra, aceptando el dinero fácil del contrabando manipulando el mercado de forma financiera y económica el entorno evadiendo así el control por las entidades públicas de aduanas e impuestos tanto en Colombia como en Panamá.

A nivel de estado, toda esta situación de ilegalidad en ambos países genera:

- Problemas económicos, políticos y sociales; sociales: la mercancía que traspasa las fronteras tanto física y territorial de dos o más países sin ser detectada o supervisada por la aduana es contrabando. Es un daño que se le hace al país y muy grande ya que no es muy fácil de ser detectado y solo se detecta un porcentaje muy mínimo. Es un elemento que afecta la economía del país, es un efecto dominó, es decir, por causa del contrabando no se recaudan impuestos totales como en principio debería ser, genera competencia desleal a la industria y producción nacional, al dejarse de producir se produce desempleo, al haber desempleo delincuencia común, menos educación y finalmente caemos en el común denominador, la llamada pobreza.

Como problema político genera corrupción en todas las ramas, ya que las empresas involucradas van a querer ingresar su producto de contrabando a como dé lugar.

Generando así influencias en los altos directivos de las diferentes empresas y entidades públicas que estén intervenidas en toda la cadena de suministros para que así la “evasión del impuesto sea segura”.

En el ámbito económico el contrabando es un desequilibrio total de la economía de un país, traspasa fronteras que pueden afectar el bolsillo de hasta quien no está directamente involucrado. Afecta el PIB tanto nacional como per cápita, no permite cuantificar ni medir ya que el contrabando actúa netamente en la clandestinidad, destruye toda producción nacional ocasionando competencia desleal y desestabilidad a las empresas. Es un círculo vicioso, parecido a un cáncer que destruye todo por donde pasa.

- Deteriora la mala imagen del país en el exterior, impidiendo la inversión extranjera directa, contribuyendo a que el riesgo país sea alto, el turismo internacional disminuya, esto causa menores dividendos para el estado y como consecuencia los impuestos por pagar suben.

## 1.1 Tema de estudio

El tema a estudiar está dentro del área de Comercio Exterior, logística internacional, procesos logísticos. La metodología para la realización este trabajo está enmarcado en la identificación de procesos logísticos, en el área de Comercio Exterior, Negocios Internacionales.

## 1.2 Objeto de estudio

El contrabando de mercancías influencia las operaciones de comercio exterior, analizando específicamente los puertos Colon – Cartagena en donde se conocerán a través de la identificación los procesos de logística llevadas en puertos y la infraestructura interna para mitigar esta operación informal analizando cómo se lleva a cabo este proceso en ambos puertos, además de identificar qué medidas impone el gobierno como contingencia para la disminución del contrabando, teniendo en cuenta el impacto que genera el ingreso de mercancías (de la operación fraudulenta) a nivel empresarial, con base de la información que se encuentre recopilada en de base de datos y fuentes bibliográficas que permitan obtener un análisis descriptivo para el objeto del trabajo.

## 1.3 Planteamiento del problema

El gremio de importadores y exportadores a diario se encuentran con obstáculos en materia arancelaria, en algunos casos con la justificación de que se protege la industria nacional como sucede en los textiles; agregándole los altos costos que se pueden generar por falta de infraestructura y logística, como son las vías y operaciones en puerto, proceso que retarda los procedimientos de comercio exterior incurriendo en gastos más altos. Al tener costos más altos, muchos optan por limitarse a expandirse a nuevos mercados ya que asumen que están en desventajas debido al costo final de su producto o las grandes empresas aprovechan las debilidades de otras más pequeñas para monopolizar sectores y dejar sin oportunidades a nuevos empresarios. Desde el punto de vista del estado, el contrabando es uno de los mayores problemas al que se ven enfrentados ambos países, esta actividad ilegal genera millones en

pérdidas y evasión de impuestos, vemos como en Panamá es altamente estrictas la forma en que se compra y se transporta mercancía, sin embargo no es suficiente para controlar este mal.

El conflicto armado que ha venido desarrollándose por varias décadas en Colombia limita la capacidad económica del estado para invertir en nuevos proyectos de infraestructura o de apoyo a PYMES, este mismo conflicto crea en el ámbito internacional o situación de inseguridad y violencia crean miedo en los empresarios que deseen iniciar actividades comerciales. Todo esto hace que el comercio exterior tropiece y no pueda fluir de la manera óptima. Aunque se han venido creando propuestas y proyectos para hacer frente a este tipo de problemas, no ha sido suficiente o no han respondido de la manera esperada ya que hemos visto la mafia que hay detrás de estas contrataciones que terminan siendo irregulares y generan pérdidas para el estado colombiano como panameño, inconvenientes que generan desconfianza en el extranjero en empresas e inversionistas que puedan estar interesados en realizar negocios dentro del país.

La cultura latinoamericana ha estado marcada por asuntos de corrupción, situación que no es ajena en la Sociedad Portuaria de Cartagena, como en Colon Terminal Container, sitios en donde se ve reflejada la corrupción y anomalías en los procesos y funcionarios de estos; debido a dificultades logísticas o los altos costos de operaciones portuarias, muchas empresas y personas caen en este círculo porque resulta más económico y ágil que continuar con el proceso legal. Los transportadores son un punto fundamental en el proceso de comercio exterior, punto que se ve afectado por la inversión que haga el estado en el sistema y seguridad vial de cada país, según la calidad de estos, los costos pueden aumentar, así como el tiempo de tránsito.

En nuestro país vemos como la inseguridad o por que las vías no son suficientes para la demanda vehicular, se adoptan medidas a tomar para controlar estos problemas, una de ellas es la restricción en horario de tránsito para vehículos de carga, en donde controlan o paralizan el número de vehículos que pueden transitar por ciertas vías a ciertas horas o días, esto genera sobrecostos en la operación. Hemos visto como ambos países se han vuelto más atractivos para el turismo internacional, sabemos que eventos de talla internacional se ven más a menudo en ambos países y cada vez más grandes, atrayendo más personas a conocer y pasar un tiempo en el país, pero no estamos lo suficientemente preparados para estos eventos.

---

Es común ver como los hoteles se quedan sin espacio ya que su oferta no está dispuesta para recibir muchas más personas de lo habitual, limitando la cantidad de turistas que pueden visitar en un evento.

## **1.4 Objetivos**

### ***1.4.1 Objetivo general***

Analizar cómo afecta a cada país el contrabando de mercancías en los puertos de Sociedad Portuaria De Cartagena Y Colon Container Terminal.

### ***1.4.2 Objetivos específicos***

- Identificar como la logística en puertos y la infraestructura interna se maneja frente al contrabando.
- Identificar qué medidas impone el gobierno para disminuir el contrabando.
- Identificar cual es el impacto que genera el ingreso de mercancía de contrabando a nivel empresarial.

## 1.5 Justificación

### Justificación Teórica

Al analizar cómo afecta el contrabando en los puertos Sociedad Portuaria de Cartagena y Colon Container Terminal vemos que se podrían determinar estrategias para llevar un plan de acción el cual permita la reducción de este problema que afecta a cada uno de los involucrados. En cuanto al gobierno podríamos aportar ideas de cuales medidas se pueden tomar para reducir el contrabando en estos puertos; por medio de este análisis podríamos saber si las regulaciones vigentes son eficaces al momento de su cumplimiento para evitarlo al máximo para que así las empresas locales tengan confianza al comercializar su producto que está legalmente distribuido, y que sean más las aprehensiones que se realicen a empresas que distribuyen mercancía ilegal. Los procesos de supervisión de los puertos en materia sistemática ciertamente también son causantes del contrabando ya que los procesos en los que se maneja la mercancía no son tan regulados como debería ser, este proyecto mostraría las falencias que tiene la logística internacional de los dos puertos ya que se cuenta con procesos costosos y no tan ágiles por lo que la mayoría de empresas optaría por transportar con medidas no legalmente aceptadas.

### Justificación Social

Este proyecto se enfoca en la generación de estrategias que ayudarían a que los gobiernos tomaran acciones para reducir la constitución de empresas ilegales así como el empleo informal; nuestro análisis podría desarrollar ideas para reducir el transporte de mercancías de contrabando hacia cualquier lugar del mundo. En el país los métodos que se utilizan para la regulación de este problema es la aprehensión de la mercancía y el cierre parcial o total del local comercial, la sociedad podría verse claramente afectada con esto ya que se ocasiona desempleo e inestabilidad económica-social; El proyecto puede crear una diferente visión de la sociedad hacia el contrabando, actualmente las personas ven un beneficio económico en este proceso pero a largo plazo podría ser un grave dificultad ya que las empresas que comercializan ilegalmente podrían llegar a su cierre total haciendo que personas de escasos recursos que laboran en estas sean parte de la lista de desempleados del país.



### Justificación Personal

Este trabajo es de utilidad tanto a nivel personal como profesional ya que nos sirve para conocer acerca de los diferentes problemas a los que se enfrentan los diferentes actores del comercio exterior tanto en Colombia como en Panamá. Este proyecto nos aporta conocimientos en cuanto a saber cuáles son las medidas y regulaciones que han tomado ambos países en este tema que los afecta. El análisis de información acerca de esta temática nos permite tener una visión más cercana a lo que es el contrabando y que tan arraigado está entre estas dos diferentes culturas; por otro lado podremos comprender por qué y cómo sucede este delito principalmente en Colombia que es el lugar que nos afecta más como empresarios y como consumidores en el mercado, el cual es un punto importante para saber cómo desarrollarnos ética y moralmente como profesionales sin caer en el delito solo porque es algo que nos acompaña día a día y se ha convertido en algo normal y sin prejuicios para la sociedad actual.



## 2. Estado del arte

En los estados el contrabando en las operaciones logísticas este se ha encargado de contaminar las operaciones de comercio así como “Busca mostrar como el comercio ilícito es más que un asunto anecdótico en la vida los países” (Merino, 1992 p.63) en principios de los tiempos cuando se empezó la operación intercambio de mercancías fue a mediados del siglo XIX, con la llegada de buques de acero y máquinas a vapor, el país debió construir puertos para recibir a los nuevos “colosos” de los mares por lo que, en 1894, Cartagena recibió obras de dragado del Canal del Dique; un muelle fluvial en Calamar; un muelle marítimo (de la Machina) y un ferrocarril para unir la bahía con el río Magdalena. Posteriormente, el Gobierno Nacional contrató la construcción de un moderno terminal marítimo en la isla de Manga, con la firma norteamericana Frederick Snare Corporation, que fue inaugurado a comienzos de 1934. Este fue administrado por sus constructores hasta 1947, cuando lo tomó el Ministerio de Obras Públicas. En 1961 pasó a ser operado por Puertos de Colombia, “Colpuertos”, el organismo estatal que asumió el manejo de los puertos nacionales.

Por el tipo de manejo que se lleva a cabo en el transporte marítimo aprovechar “las organizaciones narcotraficantes menos vigilancia utilizando el medio de transporte marítimo comercial para pasar el contrabando, debido a las presiones del sector comercial (...) gobiernos de facilitar las transacciones comerciales y financieras y agilizar el transporte de mercancías” (DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE LOS ESTADOS UNIDOS, 2001)

La Ley 1ª de 1991 ordenó liquidar la entidad, creó la Superintendencia General de Puertos, y sentó las bases para privatizar los puertos y crear compañías operadoras. Entonces, el terminal marítimo de Cartagena pasó a ser administrado por la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, a partir del 13 de diciembre de 1993, en concesión por 40 años, regido por las normas del derecho privado.

Con el compromiso de continuar siendo un terminal de clase mundial, la SPRC en el año 2005

adquirió el Terminal de Contenedores de Cartagena (Contecar), e integró sus direcciones con el objetivo de ser el líder portuario en la Cuenca del Caribe.

Por ello, en sus 13 años de operación, la SPRC ha multiplicado por 7 el número de contenedores que se movilizaban en 1993; ha aumentado la capacidad de almacenamiento y la productividad operativa; ha impulsado la sistematización y la agilización de los trámites; así mismo, ha establecido un férreo esquema de seguridad y, promovido la ciudad como el principal punto de atracción para los cruceros de turismo del Caribe.

Los puertos de Cartagena tienen una ubicación estratégica para el comercio internacional por la cercanía que se tiene con puertos tan importantes como Panamá, la costa este de Estados Unidos, Golfo de México y los puertos del Caribe.

En 1994 el Grupo Evergreen propuso construir una moderna terminal portuaria en Panamá. En 1995, después de haber escogido el lugar estratégico y hecho los estudios de viabilidad, el Grupo Evergreen presentó al Gobierno Panameño un esquema para el desarrollo de un moderno puerto para el manejo de contenedores en el área de Coco Solo Norte. El Grupo Evergreen estableció una compañía subsidiaria llamada Colon Container Terminal, S.A. para ejecutar el proyecto y operar la terminal.

La terminal está construida en donde antiguamente se encontraba localizada una base naval de los Estados Unidos. La primera fase de la construcción tuvo un costo de 110 millones de dólares.

Colon Container Terminal, S.A. inició operaciones en octubre de 1997, abriendo un mundo de oportunidades en Panamá como centro internacional de trasbordo de carga.

En el 2003, CCT inicio la construcción de la fase II que cuenta con aproximadamente 12 hectáreas de terreno y la construcción del muelle 3. En esta fase se invirtieron 55 millones de dólares.

En el 2008, CCT comenzó la construcción de la sub-fase I de la fase III que consiste de un nuevo muelle (muelle 4) de 320 metros de largo y 15 de calado y una nueva área para el almacenaje de contenedores.

Con esta inversión esperamos permanecer como el centro de trasbordo de las Américas, con el mejor equipo logístico y recurso humano para seguir ofreciendo a nuestros clientes actuales y potenciales el mejor servicio.

(COLON CONTAINER TERMINAL S.A., 2009)



### 3. Desarrollo de la temática

Es de vital importancia conocer como el contrabando nos afecta a todos y “beneficia”, en cierta manera, a unos pocos. Actualmente, se dice que el contrabando mueve cantidades de dinero igual o superiores a las del narcotráfico. Muchas personas involucradas en este asunto dicen que “La mafia del contrabando, a diferencia de la del narcotráfico, en vez de pelear con el Estado, lo compró” esto se ve reflejado en los diferentes escándalos que se ha visto involucrados la DIAN (Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales) que es uno de las principales instrumentos en Colombia para hacer frente al contrabando, en donde se encuentran casos de compra y estafas de funcionarios operativos, rangos administrativos y directores. En el artículo de la revista semana, en entrevista con un director de la DIAN que en forma anónima explico “Son 54 administradores de impuestos y aduanas que ahora se llaman directores. Y cada uno era de un senador o un representante a la Cámara. O la comparten entre varios. En un sitio como Sincelejo, por ejemplo, la 'mordida' puede ser de 10.000 millones de pesos mensuales, pero se los tienen que repartir desde el operario que los deja pasar y el supervisor que se hace el de la vista gorda, hasta el director de aduanas local y sus padrinos políticos” (REVISTA SEMANA, 2012) Esto nos da una magnitud del inmenso poder y dinero que genera esta actividad ilícita, y como la entidad que la controla está involucrada en esta misma.

El contrabando es un cáncer que afecta a la gran mayoría del país, principalmente a la industria nacional, ya que no va estar en capacidad de competir con precios tan bajos que se ofertan en el mercado informal, llevando al cierre de muchas empresas legalmente constituidas y que contribuyen tributariamente al estado de manera positiva, generando empleo e inversión.

Actualmente, en la Ciudad de Colon, Panamá, principal ciudad comercial en temas de comercio exterior y una de las más atacadas por el tema del contrabando; la autoridad de aduanas nacional, ente encargado de “...Controlar, vigilar y fiscalizar el ingreso, la salida y movimiento de las mercancías, personas y medios de transporte por todas las fronteras, puertos y aeropuertos del país, prevenir, investigar y sancionar las infracciones aduaneras e intervenir en

el tráfico internacional de mercancías” libra una batalla hacia el contrabando. Los productos que tienen una mayor demanda en el mercado ilegal, son los cigarrillos y el alcohol.

Panamá es tildado de una de las rutas preferidas para distribuir mercancía ilegal hacia centro y sur América, debido a su ubicación estratégica y la facilidad de acceder al océano pacifico y el mar Caribe. El hecho de ser vecinos y estar tildados internacionalmente de ser países con indicios de corrupción alta, según el “CORRUPTION PERCEPTIONS INDEX” 2013 Colombia ocupa el puesto No 94 y Panamá el 102 de los 177 países participantes.

Es sumamente importante analizar como el contrabando en Colombia y Panamá, nos afectan de manera directa o indirecta, la forma en cómo los gobiernos de ambos países deciden enfrentar el contrabando, como están preparadas las aduanas locales, como tributariamente ambos países disminuyen el recaudo de impuestos, de qué manera el narcotráfico hace provecho de esta enfermedad, con que tecnología cuenta el puerto de Sociedad Portuaria de Cartagena y el Colon Container Terminal.

Teniendo en cuenta que Colon Container Terminal y Sociedad portuaria de Cartagena son unos de los puertos que más dinero le aporta al sus países paradójicamente más del 66% de la población donde efectúan sus operaciones es pobre. Vivimos en un mundo globalizado en el que todo se mueve de un lugar a otro, y la logística internacional de los puertos no es la excepción. Cada año solo son inspeccionados un dos por ciento de 500 millones de contenedores que se mueven por los puertos de todo el mundo. Los delincuentes se han dado cuenta rápidamente de que hay una maravillosa oportunidad en este mercado, las redes criminales de traficantes burlan el sistema continuamente a diario, sin embargo se han puesto en marcha medidas para atraparlo y la mayoría de las veces no son completamente eficaces. La organización mundial de aduanas y la oficina de la ONU contra la droga y el delito se han aliado para encabezar la vanguardia de esta lucha, juntos han desplegado una ofensiva mundial en los 30 de los puertos más importantes para el comercio exterior de diecisiete entre ellos, el puerto de Colón y el puerto de Cartagena, para sus operaciones cuentan tanto con tecnología de punta como con información secreta y probados procedimientos tradicionales, entre los que se encuentran, el programa de control de contenedores; dentro de este proceso se busca indicios como el origen del contenedor, el nombre del exportador, el puerto de procedencia o si el importador es nuevo. En estos procesos de incautación miles de millones de dólares en cargamento son aprehendidos cada año para su posterior revisión y



respectivamente destruir el cargamento o clausularlo (ORGANICACION DE NACIONES UNIDAS PARA CONTROL DE ADUANAS Y DELITO, 2014).

Miles de contenedores llegan cada año al puerto de Colon y el de Cartagena, algunos deben pasar por aduanas y un riguroso control, como escáner, alarmas, e inspección física para verificar que los cargamentos cumplan con los requisitos mínimos para que puedan ser ingresados al territorio aduanero.

En Colombia el gobierno adoptó un plan estratégico para frenar el contrabando restableciendo y fortaleciendo las formas de vigilancia de mercancías. La industria textil por ejemplo sería la más beneficiada según (DIAN, 2015) las medidas hacen parte de un plan estratégico para contrarrestar este flagelo, fueron anunciadas hace unos días al término de una reunión entre el ministerio de hacienda, desarrollo, comercio exterior agricultura, el departamento nacional de planeación y la dirección de impuestos y aduanas nacionales. Este plan contemplará además el control del café. El gobierno anunció que ofrecerá una recompensa del 30% sobre el valor de la mercancía para la fuerza pública que confisque cargas de este grano. El gobierno colombiano ejercerá un control más rígido para los empresarios esto facilitará la labor de ingreso de mercancías para los importadores tradicionales que ascienden a 200 siempre y cuando cumplan con los requisitos mínimos como la buena fe y la actuación adecuada en los diferentes procesos logísticos (DIAN, 2015).

Otra de las medidas es que el gobierno permitirá una mayor participación del sector privado en la modernización del proceso aduanero para lo cual se permitirá el manejo de los laboratorios en los cuales se hace el análisis de las mercancías, como es el caso de los textiles. La lucha frontal para disminuir el contrabando no solo contempla medidas administrativas sino policivas, las fuerzas armadas, la fiscalía y la DIAN formaran un cuerpo elite que perseguirá el contrabando de mercancías en sus mismos puntos de entrada (DIAN, 2015).

Adicionalmente el gobierno hará un exhaustivo control de las importaciones, para evitar el contrabando técnico (subfacturación, dumping) se ejercerá una mayor vigilancia sobre los agentes de aduanas. Para ello se realizará un programa de formalización de los operadores del negocio aduanero y se les solicitara su registro y la constitución de un capital mínimo (DIAN, 2015).

El gobierno Panameño junto con el gobierno de Colombia firmaron tratado de libre comercio en el año 2013. Se afirma que el contrabando a partir de esta premisa será parte de la solución de este flagelo que ha afectado las dos naciones durante mucho tiempo, se afirmó que “el contrabando que afecta a sectores como el cuero, calzado y marroquinería, está siendo atendido por las autoridades competentes, las cuales están desarrollando la estrategia integral de lucha contra el contrabando que fue aprobada por el consejo superior de comercio exterior el pasado 1ro de abril, por iniciativa del MinCIT, el programa de transformación productiva y la DIAN” señaló el ministro Sergio Diaz-Granados (PROGRAMA DE TRANSFORMACION PRODUCTIVA, 2013)

Este ministro señaló que el gobierno radicó el proyecto de ley anticontrabando en el congreso colombiano, el cual incluye un artículo que reprime contundentemente a quienes comercialicen en Colombia productos de sectores sensibles para la economía nacional, entre los cuales se encuentran los productos del sector de calzado.

Es muy importante resaltar que la falta de una norma sobre las importaciones de Panamá ha sido aprovechada por los contrabandistas. El TLC establece el compromiso de los gobiernos para cooperar y luchar contra el comercio ilegal mediante el intercambio de información sobre los comerciantes. De acuerdo con la materia sobre la cooperación aduanera, el Gobierno también ha dado pasos importantes, como lo evidencia la negociación del TLC con Panamá, ciertamente no es real que vía este acuerdo de libre comercio van a entrar productos importados que provengan de otros países como China, pasando como originarios de Panamá, que es lo que sucede ahora (PROGRAMA DE TRANSFORMACION PRODUCTIVA, 2013).

Con respecto a Panamá este gobierno tiene establecido modificar normas del contrabando, el cual tiene como propósito adicionar al código penal vigente los delitos de contrabando y defraudación aduanera dentro de las infracciones contra el orden económico (CENTRAL AMERICA DATA, 2015) este proyecto de modificación de la ley 176 penal en el ámbito aduanero impone penas de prisión de dos a cinco años para quienes introduzcan o extraigan mercancía del país evadiendo la intervención de la autoridad aduanera competente, por otra parte serán sancionados quienes introduzcan al territorio aduanero nacional panameño o extraiga de este, mercancías restringidas o de doble uso, es decir, mercancías que en principio esté prohibidas o que requieran una regulación y control especial para su introducción al

territorio aduanero nacional, sin cumplir con las autorizaciones respectivas y los que eluda el pago de los derechos de los impuestos, tasas y cualquier otro gravamen aduanero. En ese sentido este proyecto de ley permite que todas las empresas en el gobierno de Panamá que todas las actividades que puedan ser consideradas sospechosas no específicamente financieras sean reportadas, esto con el fin de prevenir el lavado de dinero proveniente del contrabando principalmente, todo esto con el objetivo que el gobierno de Panamá busca en conjunto con sus instituciones salir de la lista gris, para esto el gobierno aceptó recibir asesoría por parte del Banco Interamericano de Desarrollo (CENTRAL AMERICA DATA, 2015).

En principio es deber del gobierno velar por la seguridad jurídica de los agentes económicos que dignamente invierten y trabajan en el país.

Específicamente en Medellín, una de las principales ciudades de Colombia se vive un drama parecido a una muerte lenta, esto en el sector textil, ello a causa del contrabando, lavado de activos y otras actividades al margen de la ley, a parte de las importaciones masivas y el dólar barato. Han puesto en pendiente de un hilo a la industria con más tradición en la ciudad colombiana (REVISTA SEMANA, 2013). Desde hace muchos años los directivos del sector le están pidiendo al gobierno acciones urgentes para detener el deterioro del sector, en muchas áreas se ve reflejado la competencia desleal cuando se enfrentan a situaciones como que la producción nacional es más cara que las mismas importaciones, que las ofertas de los productos de algunas empresas son más competitivas que otras, y por si fuera poco la revaluación del dólar hace más competitivos los precios. Muchos analistas atenúan todas estas situaciones al contrabando y el lavado de activos ya que es muy poco convincente que mientras unos hacen sus labores dignamente e invierten de manera legal y aportan a las contribuciones fiscales, otros su producción es exorbitante y además sus contribuciones fiscales también y como si fuera poco los precios muy competitivos.

El contrabando es un gran problema que afecta de manera directa o indirecta a todos, tanto en Panamá como en Colombia, ya que es evidente que la magnitud de este claramente es grande. Con base en los problemas económicos más evidente. Al entrar contrabando, los productores, los empresarios de los diferentes sectores que se vean involucrados, tienen que competir con productos con menores precios que no pagan impuestos. Esta es una competencia y a su vez un círculo vicioso que los que al final logra es aniquilar parcial o totalmente los sectores de la economía que estén implicados y los puestos de trabajo por otro lado también se ven afectados, ya que muchas veces trabaja mano de obra informal (Alonso, 2014).

Una de las acciones que podrían ser eficaces para combatir este flagelo y que ha sido demostrado ser útil para combatirlo es la cooperación entre las autoridades competentes de diferentes países la evidencia internacional muestra que la guerra contra el contrabando no la gana solo un país.

## **4. Conclusiones y recomendaciones**

### **4.1 Conclusiones**

De acuerdo con lo planteado es importante resaltar que el contrabando es un mal que nos afecta a todos y beneficia, en cierta manera, a unos pocos. Actualmente, se dice que el contrabando mueve cantidades de dinero igual o superiores a las del narcotráfico. De este hace parte importante las actividades al margen de la ley como el lavado de activos, el tráfico de personas y muchas otras actividades que deterioran la imagen internacional de un país, afecta económicamente los ingresos de los países en los cuales este mal se vea involucrado ya que la cantidad que se controla e incauta es mínima con respecto a la cantidad de la cual no es supervisada. Aparte se pudo determinar que las empresas son las mas afectadas en el ámbito social, por causa de la competencia desleal y el comercio justo en estricto sentido, ya que no permite que las empresas legalmente constituidas tengan un comercio adecuado con precios competitivos ya que los productos de contrabando siempre van a prevalecer. Por otra parte unos de los aspectos que se puede resaltar es la falta de una norma sobre las importaciones tanto en Cartagena como de Colon ha sido aprovechada por los contrabandistas, para el ingreso de mercancías y de este modo poder evadir impuestos.

## 4.2 Recomendaciones

Se le recomienda al gobierno de ambos países que las regulaciones, controles, supervisiones, por parte de las entidades que desarrollan esta labor en puertos, sean más efectiva, por medio de la implementación de mecanismos modernos de control, para que la incautación y el proceso de regulación del contrabando sea mucho más eficaz. Es importante resaltar que estos mecanismos modernos como escáner, alarmas, e inspección física a contenedores ya se está realizando pero, se recomienda que sean más rigurosos ya que claramente no es efectivo. Es muy importante tener en cuenta que las leyes juegan un papel importante a la hora de controlar el contrabando tanto en Colon como en Cartagena, ya que si no se tienen leyes efectivas para la penalización de las personas y grupos que estén involucradas en actividades al margen de la ley puedan ser judicializadas y posteriormente generar precedente y de esta manera reducir el contrabando ya que es un flagelo que afecta todos los espacios de ambos países. Adoptar medios tecnológicos en puertos que permitan tener el control e inspeccionamiento riguroso de contenedores, tales como medios informáticos que permitan obtener un informe detallado de cada operación y de esta manera tener fácilmente información de cuanta veces se abre un contenedor y todo el proceso logístico por el cual pasa éste, desde que sale de la fábrica hasta que llega al país de destino, y así identificar si ha sido alterado en uno de sus partes.

## 5. Bibliografía

- Alonso, J. (SEPTIEMBRE de 2014). *Portafolio.com*. Obtenido de <http://m.portafolio.co/columnistas/contrabando-un-problema-prioritario>
- CENTRAL AMERICA DATA. (ABRIL de 2015). *CENTRALAMERICADATA.COM*. Obtenido de [http://m.centralamericadata.com/es/article/home/Panam\\_modifica\\_normas\\_contra\\_contrabandoggg](http://m.centralamericadata.com/es/article/home/Panam_modifica_normas_contra_contrabandoggg)
- COLON CONTAINER TERMINAL S.A. (ABRIL de 2009). *CCT-PA.COM*. Obtenido de <http://www.cct-pa.com/information.htm>
- DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE LOS ESTADOS UNIDOS. (SEPTIEMBRE de 2001). *HSDL.COM*. Obtenido de <file:///C:/Users/ARACELLY/Downloads/nps32-120406-08.pdf>
- DIAN. (JUNIO de 2015). *ELTIEMPO.COM*. Obtenido de <http://app.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-217868>
- ORGANICACION DE NACIONES UNIDAS PARA CONTROL DE ADUANAS Y DELITO. (ABRIL de 2014). *UN.ORG*. Obtenido de [http://www.un.org/content/es/\\_vidout/video1277.shtml](http://www.un.org/content/es/_vidout/video1277.shtml)
- PROGRAMA DE TRANSFORMACION PRODUCTIVA. (SEPTIEMBRE de 2013). *ptp.com*. Obtenido de <http://www.ptp.com.co/contenido/contenido.aspx?conID=457&catID=1>
- REVISTA SEMANA. (ABRIL de 2012). *SEMANA.COM*. Obtenido de <http://www.semana.com/nacion/articulo/asi-opera-mafia-del-contrabando/256775-3>
- REVISTA SEMANA. (ENERO de 2013). *SEMANA.COM*. Obtenido de <http://www.semana.com/economia/articulo/el-drama-textileros/330717>
- departamen. (s.f.).
- DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE LOS ESTADOS UNIDOS. (SEPTIEMBRE de 2001). *HSDL.COM*. Obtenido de <file:///C:/Users/ARACELLY/Downloads/nps32-120406-08.pdf>
- Merino, A. M. (1992). *DOSSIER TEMATICO CONTRABANDO*. Editorial Aranzadi.





# ANEXOS

## A. Anexo: Pasantía Panamá







# COLON CONTAINER TERMINAL

Colon Container Terminal, S.A. es un moderno puerto especializado en el manejo de contenedores, carga general y carga rodante, con la más avanzada tecnología para el trasbordo rápido y eficiente de la carga. Nosotros proveemos servicios a todas las líneas navieras con un sistema justo: **"El primero en llegar, el primero en ser atendido"**.

