



Manual de Seguridad

para los Actores de la Cadena Logística

3ª Edición



Una guía práctica de prevención



HOMENAJE A LOS

10 Años

DEL FSE PROMOVRIENDO
UNA CULTURA DE SEGURIDAD
EN EL SECTOR EMPRESARIAL

Policía Nacional
Dirección de Investigación Criminal e Interpol
Frente de Seguridad Empresarial



MANUAL DE SEGURIDAD PARA LOS ACTORES DE LA CADENA LOGÍSTICA

Guía práctica de prevención

3ª edición

30 de noviembre de 2010
Bogotá, D. C., Colombia

TABLA DE CONTENIDO

EDITORIAL	9
Objetvos	11
General	11
Específicos	11
Capítulo 1.	
Aspectos generales	12
Breve descripción de la normatvidad para el Transporte de Carga Terrestre	13
Marco normatvo general	13
Estructura empresarial	13
Documentos en transporte de carga terrestre	14
Relaciones económicas	14
Condiciones de equipos	14
Chatarrización	14
Pesos y dimensiones	15
Repotenciación	15
Especificaciones en el manejo de contenedores	15
Seguridad equipos	15

Restricción vehicular domingos y festivos	15
Transporte de alimentos	16
Tránsito aduanero.	
Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de Colombia (DIAN)	16
Transporte multimodal	16
Transporte internacional	16
Transporte de mercancías peligrosas	17
Normas de tránsito	17
Regulación del operador de transporte multimodal (OTM)	17
El operador logístico	18
Regulación de la seguridad social para los conductores de carga	18
Regulación del contrato de seguro de transporte	18
Seguros para otros actores de la cadena logística	21
Importancia del hábeas data en la seguridad de las actividades de la cadena logística	22

Capítulo 2.

Guía para la fijación de procedimientos en la cadena logística	26
Normas técnicas relacionadas con la actividad logística	27
Certificación Sistema de Gestión en Seguridad y Salud Ocupacional NTC-OHSAS 18001:2007	27
Certificación Sistema de Gestión de la Calidad NTC-ISO 9001:2008.	28
Certificación RUC	29
Certificación - Sistemas de Gestión Ambiental NTC-ISO 14001:2004	30
Certificación Norma BASC Versión 3 - 2008 Business Alliance For Secure Commerce (BASC) - Seguridad y Protección al Comercio Internacional	31
Certificación - Sistema de Gestión de la Seguridad para la Cadena de suministro NTC-ISO 28000 - 2008	32
Norma Técnica NTC-ISO 5500 Gestión del transporte de carga terrestre	33
Recomendaciones para generadores de carga	34
Selección y Evaluación Operadores de Transporte Multimodal (OTM)	34
Selección y Evaluación Agentes de aduana.	36
Selección y Evaluación Empresas de Transporte	37
Recomendaciones para empresas de transporte terrestre de carga	40
Selección y evaluación de conductores y propietarios	40
Selección y evaluación de vehículos	40
Recomendaciones transversales para la selección de clientes y proveedores en la cadena logística	43
Selección de clientes	43

Selección y Evaluación Proveedores Sistemas de información	44
Selección y Evaluación de Operadores Portuarios	45
Selección y Evaluación Empresas de Seguridad y Escoltas	47
Selección y Evaluación Empresas de control satelital	49
Selección y Evaluación Centros de Distribución y Almacenamiento	50
Selección y Evaluación del Personal de la Empresa	51
Selección y Evaluación Parqueaderos	53
Selección y Evaluación Compañías Aseguradoras	55

Capítulo 3.

Infraestructura y gestión de la Policía Nacional ante el hurto de mercancías a la cadena logística, “piratería terrestre”	58
Infraestructura PONAL	59
Herramientas de prevención, seguimiento, control e investigación criminal de la Policía Nacional	63
De prevención: programas de participación e integración empresarial para la prevención y control del delito	63
Frente de Seguridad Empresarial (FSE) de la DIJIN	65
Red Integral de Seguridad en el Transporte (RISTRA)	70
De seguimiento o monitoreo: Observatorio del Delito y Sala de Intervención contra el Hurto	72
De investigación: Dirección de Investigación Criminal e Interpol	74
Situación actual del hurto de mercancías a la cadena logística - “Piratería terrestre”	74

Capítulo 4.

Recomendaciones generales	87
Prevención del riesgo	88
Recomendaciones aplicables al control en despachos nacionales	92
Recomendaciones para despachos urbanos	93
Recomendaciones finales	94
Georreferenciación del delito	97
Anexo 1. Directorio	106
Anexo 2. Glosario	112



AGRADECIMIENTOS

A todas las personas e instituciones que contribuyeron en la elaboración de este manual de seguridad, para los actores de la cadena logística, en especial a las agremiaciones y entidades miembros del comité técnico del frente de Seguridad Empresarial QuadGraphics, Fasecolda, Colfecar, Basc Bogotá, Inif y OET.

EDITORIAL

Aunque asegurar el acceso de mercados a través de los tratados comerciales es esencial, Colombia necesita mejorar la eficiencia para beneficiarse efectivamente de ese mayor acceso.

Banco Mundial, 2006.

La logística y el transporte, de acuerdo con sólidas evidencias internacionales, afecta la producción y competitividad de un país, y junto con el comercio, desempeñan un papel vital en la integración económica de los mercados. Por lo tanto, la calidad, seguridad y eficiencia de los servicios son esenciales para el éxito de las políticas y estrategias comerciales como las que viene adelantando Colombia.

Es evidente el crecimiento que ha tenido nuestro país en su economía en los últimos años, con un aceleramiento en el 2009, que lo lleva a alcanzar en el índice del Foro Económico Mundial (FEM), en donde se analiza la competitividad, el lugar 69 entre 134 países. Y, en el mismo período, el puesto 37 en el indicador de facilitación para hacer negocios, del Banco Mundial, entre 183 países, de acuerdo con el Informe de competitividad 2009-2010, “Ruta de la prosperidad colectiva - Resumen ejecutivo”, del Consejo de Competitividad de Colombia.

Lo anteriormente indicado es un avance importante y también un gran compromiso de quienes integran la cadena logística del transporte y de las instituciones públicas, como la Policía Nacional, las cuales deben seguir trabajando, de la mano con todos los sectores del país, en la creación de estrategias que garanticen el mejoramiento de la seguridad y la tranquilidad para inversionistas extranjeros y nacionales.



Prueba de este compromiso es el trabajo en equipo desarrollado desde hace diez años por el Frente de Seguridad Empresarial (FSE), institución que ha encontrado en la suma de voluntades públicas y privadas una fórmula efectiva de prevenir y reducir sustancialmente los índices de hurto de mercancías al transporte terrestre.

Producto de este esfuerzo mancomunado han sido las publicaciones de recomendaciones consolidadas en la elaboración de un manual cada tres años,

para guiar de manera práctica a los participantes en lineamientos de prevención que permitan el aseguramiento armónico de la cadena logística, los cuales actúan directa o indirectamente.

Las recomendaciones y criterios compilados en esta versión actualizan y complementan los anteriores y pueden ser aplicados en el desarrollo de las actividades inherentes a la cadena logística y sus actores, ya que se fijaron a partir de nuevos parámetros jurídicos, estándares de calidad relacionados con la actividad logística, experiencias recopiladas de seguridad, tanto por el sector privado como la Policía Nacional y toda su infraestructura, para la prevención, control e investigación criminal de los delitos que afectan el patrimonio del sector productivo del país.

Para concluir, quiero dar mis sinceros agradecimientos a todas las agremiaciones, empresas privadas y públicas que contribuyeron al trabajo de investigación, para hacer de esta tercera edición una guía práctica y de fácil implementación para la prevención del hurto de mercancías.

El Frente de Seguridad Empresarial, con amor a la patria, celebra sus diez años de existencia y reafirma su compromiso con el sector productivo del país, trabajando en la creación y mantenimiento de estrategias de prevención y de investigación criminal efectivas, que permitan atacar frontalmente los delitos que afectan el patrimonio económico del sector productivo del país y que contribuyan a tener negocios seguros, para una prosperidad empresarial y, en consecuencia, aumentar la confianza inversionista en nuestro país.

Brigadier General CARLOS RAMIRO MENA BRAVO
Director de Investigación Criminal e Interpol
Policía Nacional de Colombia

OBJETIVOS

General

Proporcionar a los integrantes de la cadena logística recomendaciones de seguridad, basadas en la casuística de la infraestructura de la Policía Nacional, el estudio de víctimas y victimarios del hurto de mercancías al transporte terrestre, y de las diferentes normas técnicas de calidad y seguridad relacionadas con las actividades que desarrollan los actores, directos e indirectos.

Específicos

- Orientar a los empresarios, y en especial a los generadores de carga, en los aspectos legales para la contratación de servicios logísticos con parámetros de seguridad.
- Facilitar la comprensión de las responsabilidades de prevención y seguridad que deben tener en cuenta los participantes que desarrollan actividades logísticas.
- Informar a los participantes y usuarios de la cadena logística, directos e indirectos, la infraestructura de prevención, control e investigación criminal con que cuenta la Policía Nacional, para garantizar la seguridad, el desarrollo y el crecimiento comercial de nuestro país.

Aspectos Generales

Capítulo 1





Breve descripción de la Normatividad para el Transporte de Carga Terrestre

De acuerdo con la reglamentación vigente, la movilización de mercancías se debe hacer a través de las *empresas de transporte terrestre automotor de carga* debidamente habilitadas ante el Ministerio de Transporte; para ello, y de acuerdo con lo señalado a continuación, presentamos un compendio de normas por temas inherentes a la actividad transportadora:

Marco normativo general

- Constitución Nacional, artículos 1°, 24, 56, 58, 333, 334, 336 y 365.
- Código de Comercio, artículos 981 a 1035, del contrato de transporte de personas y cosas.
- Ley 105 de 1993. Se dictan disposiciones básicas sobre el sector transporte y otras.
- Ley 336 de 1996. Estatuto General del Transporte: disposiciones legales para los modos de transporte.
- Ley 769 de 2002. Código Nacional de Tránsito, modificado por las leyes 1005 de 2006 y 1383 de 2010.

Estructura empresarial

- Decreto 2044 de 1988. Presidencia de la República: transporte de productos especiales”.
- Decreto 173 de 2001. Ministerio de Transporte: reglamentación del servicio público del transporte terrestre automotor de carga.
- Resolución 2465 de 2002. Superintendencia de Puertos y Transporte: obligaciones especiales de cooperativas y precooperativas que prestan servicio público de transporte.
- Decreto 1499 de 2009. Ministerio de Transporte: modifica el Decreto 173 de 2001 (respecto a manifiesto de carga en área urbana).
Resolución 1552 de 2009. Ministerio de Transporte: Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT
- Resolución 0759 de 2010. Superintendencia de Puertos y Transporte.

Documentos en transporte de carga terrestre

- Ley 1231 de 2008. Reglamenta régimen de facturas en Colombia.
- Resolución 3924 de 2008. Ministerio de Transporte: adopta el aplicativo
- Manifiesto de Carga Electrónico.
- Resolución 5090 de 2008. Criterios para diligenciar el Manifiesto de Carga Electrónico.
- Resolución 0696 de 2009. Ministerio de Transporte: estipula la vigencia y gradualidad en Manifiesto de Carga Electrónico.

Relaciones económicas

- Resolución 2113 de 1997. Ministerio de Transporte: fija condiciones de cargue y descargue.
- Resolución 870 de 1998. Ministerio de Transporte: modifica Resolución 2113 de 1997.
- Decreto 2663 de 2008. Ministerio de Transporte: regulación integral relaciones económicas”.
- Resolución 3175 de 2008. Ministerio de Transporte: reajusta la tabla de fletes.
- Resolución 3570 de 2009. Ministerio de Transporte: reglamenta vigencia de contratos a largo plazo”.

CONDICIONES DE EQUIPOS

Chatarrización

- Decreto 2868 de 2006. Ministerio de Transporte: regula el ingreso de vehículos al servicio público automotor de carga.
- Decreto 2085 de 2008. Ministerio de Transporte: establece condiciones para registro inicial de vehículos vía chatarrización o vía póliza.
- Decreto 2450 de 2008. Ministerio de Transporte: modifica parcialmente
- Decreto 2085 de 2008.
- Decreto 1131 de 2009. Ministerio de Transporte: modifica parcialmente
- Decretos 2085 y 2450 de 2008.
- Resolución 3253 de 2008. Ministerio de Transporte: reglamenta condiciones para chatarrización.

- Resolución 4160 de 2008. Ministerio de Transporte: Requisitos para iniciar proceso de postulación para reconocimiento económico por chatarrización.
- Resoluciones 497, 618, 1056, 1886, 2614, 3088, 4188 y 4776 de 2009.
- Ministerio de Transporte: postulación y pago por chatarrización”.

Pesos y dimensiones

- Resolución 4100 de 2004. Se adoptan los límites de pesos y dimensiones.
- Resolución 2888 de 2005. Modifica parcialmente la resolución 4100 del 28 de diciembre de 2004.
- Resolución 4959 de 2006. Se fijan los criterios para los permisos de carga extradimensionada.
- Resolución 5081 de 2006. Reglamenta permisos de carga extradimensionada.
- Resolución 5280 de 2006. Reglamenta permisos de carga extradimensionada.
- Resolución 4193 de 2007. Reglamenta permisos de carga extradimensionada.
- Resolución 1782 de 2009. Modifica Resolución 4100 de 2004 (peso en vehículos tipo 2).
- Resolución 5967 de 2009. Reglamenta equipos especiales.

Repotenciación

- Resolución 2502 de 2002. Se definen, reglamentan y fijan los requisitos.

Especificaciones en el manejo de contenedores

- Resolución 9606 de 2003. Se fijan los dispositivos técnicos de seguridad.

Seguridad equipos

- Resolución 2394 de 2009. Disposiciones sobre seguridad equipos de transporte.

Restricción vehicular domingos y festivos

- Resolución 5776 de 2007.
- Resolución 0915 de 2010.

Transporte de alimentos

- Decreto 3075 de 2007.
- Resolución 2505 de 2004.

Tránsito aduanero. Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de Colombia (DIAN)

- Decreto 2685 de 1999. Estatuto Aduanero..
- Resolución 4240 de 2000. Reglamenta Estatuto Aduanero.
- Decreto 1232 de 2001. Modifica Estatuto Aduanero.
- Decreto 2628 de 2001. Modifica Estatuto Aduanero.
- Decreto 1530 de 2008. Modifica Estatuto Aduanero.

Transporte multimodal

- Código de Comercio, artículo 987
- Decreto 149 de 1998
- Decisión 331 de la Comunidad Andina, Comisión del Acuerdo de Cartagena:
- Transporte Multimodal y Resolución 425.
- Decisión 393 de la Comunidad Andina, transporte multimodal (modifica Decisión 331).

Transporte internacional

- Decisión 399 de la Comunidad Andina, Comisión del Acuerdo de Cartagena:
- Reglamento Transporte Internacional de la Comunidad Andina: de mercancías por carretera.
- Decisión 467 de la Comunidad Andina: Régimen de sanciones en transporte internacional
- Decisión 327. Tránsito aduanero internacional.
- Decisión 617. Tránsito aduanero internacional.
- Decisión 491. Pesos y dimensiones.
- Decisión 467. Régimen de sanciones en transporte internacional de mercancías.
- Decisión 290. Seguro de responsabilidad civil para el transportador internacional.
- Resolución 272. Comunidad Andina: “certificado de idoneidad.
- Resolución 300. Reglamenta Decisión 399, Comunidad Andina.

- Decisiones 617 y 636. Tránsito aduanero internacional en la CAN, decisiones 670, documento único aduanero (DUA), 671 (armonización de regímenes aduaneros) y 716 (aplaza entrada en vigencia del DUA y ARA).

Transporte de mercancías peligrosas

- Decreto 1609 de 2002. Ministerio de Transporte: reglamenta el manejo del transporte terrestre de mercancías peligrosas.

Normas de tránsito

- Decreto 4116 de 2004. Ministerio de Transporte: se fijan condiciones para el cambio de servicio, modificación parcial al código de transporte.
- Resolución 0319 de 2008. Ministerio de Transporte: cambio de servicio (volquetas).
- Resolución 1050 de 2004. Ministerio de Transporte: por la cual se adopta plan de señalización vial.
- Resolución 4016 de 2006. Ministerio de Transporte: por la cual se adopta obligatoriedad luces vías nacionales.
- Ley 1239 de 2008. Ministerio de Transporte: modifica límites de velocidad.

REGULACIÓN DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL (OTM)

La legislación colombiana, en la Decisión 331 del Acuerdo de Cartagena, estableció la inclusión en el Estatuto Nacional de Transporte, Ley 336 de 1996, la designación del Ministerio de Transporte como el organismo nacional competente para lo relativo al control del transporte multimodal. El Decreto 149 establece los requisitos y procesos que se deben seguir para la inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal ante el Ministerio de Transporte.

En lo correspondiente al comportamiento aduanero y la responsabilidad de los OTM, se deben regir por el Decreto 2685 de 1999, la Resolución 4240 de 2000, de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, la cual reglamenta dicho decreto, y las normas que los modifican.

El operador logístico

La definición de operador logístico no se encuentra consagrada en nuestra legislación, ni en otras legislaciones a nivel mundial. Sin embargo, en países europeos han venido trabajando en definir esta figura comercial como la de un “contrato de logística”, derivado de una serie de acciones de subcontratación o intermediación de servicios necesarios para lograr que un producto llegue a un destino en buenas condiciones; esta figura se puede considerar como legal, pero debe realizarse con precaución en la definición de responsabilidades.

En nuestro país, el contrato de transporte es una figura de negocio amplia (llámese unimodal, intermodal o multimodal), pues se apoya en la inventiva de los sujetos comerciantes que lo suscriben, por lo cual permite incorporar cláusulas tendientes a satisfacer la necesidad de prestar servicios con contenido logístico más allá del mero recibo, conducción y entrega de las mercancías, en un marco de régimen jurídico cierto, que determina derechos, obligaciones y responsabilidad, definido en el marco mercantil nacional e internacional.

Así las cosas, el operador logístico en la práctica se vuelve en un aliado para el desarrollo y facilitación de la subcontratación de los servicios inherentes al desarrollo de la cadena logística.

Esta definición se toma como doctrinal, ya que la legislación colombiana solo regula algunos de los actores de la cadena logística como empresa de transporte, el comisionista de transporte (art. 1312 del Código de Comercio), y agente de carga (Decreto 2685/99), entre otros.

Regulación de la seguridad social para los conductores de carga

La actividad transportadora y sus actores deben velar porque los conductores cumplan con la afiliación al sistema integral de seguridad social; como su nombre lo indica, es un sistema creado por la Ley 100 de 1993, en el cual se busca un mayor cubrimiento de las contingencias presentadas a los trabajadores y la conformación del sistema de seguridad social, que integre varias prestaciones por parte del empleador a los trabajadores.

El artículo 48 de la Constitución Nacional no habla de manera directa sobre la seguridad social como un derecho fundamental, pero es importante que la Constitución y su autoridad máxima, la Corte Constitucional, se hayan referido a estos derechos como fundamentales, toda vez que su falta de reconocimiento

hace que las personas (los trabajadores, y en este caso los conductores) pongan en peligro su vida, su integridad, porque afecta su libertad de expresión y su dignidad humana, entre otros.

El cumplimiento de este derecho es responsabilidad de todos los actores de la cadena logística, y en especial de las empresas transportadoras terrestres de carga, por la manera como se desarrolla la prestación del servicio, la cual se hace por contratos de vinculación transitoria o por viaje; por esto, se debe verificar que sus conductores cuenten con la afiliación vigente antes de autorizar cargues en los diferentes sitios, y en especial que la de riesgos profesionales se encuentre cotizada bajo el riesgo de la actividad, que es la categoría 3: “conductores de carga pesada”.

Es importante tener en cuenta que el Ministerio de la Protección Social, a través de los decretos 3615/05 y 2313/06, reglamenta la afiliación de trabajadores independientes al sistema de seguridad social, de manera colectiva.

Regulación del contrato de seguro de transporte

Para el generador de carga

El seguro de transporte, que beneficia al propietario legal de la mercancía, forma parte de los seguros de daños; su tomador y beneficiario es el dueño de la mercancía o quien tiene un interés sobre la misma, como lo puede ser un *leasing*; este tipo de seguros busca proteger el patrimonio del dueño de los bienes transportados, en caso de que estos se dañen o pierdan en cualquier parte del proceso de movilización, incluyendo los momentos que le preceden, interrumpen o siguen, independientemente de qué o quiénes causen el daño.

Para la empresa transportadora

Cuando el transportador es contratado por el generador, adquiere el compromiso de movilizar ciertos bienes de un lugar a otro sin dañarlos, y en un tiempo aproximado, a cambio de un flete. Este compromiso de movilizar los bienes de un lugar a otro sin dañarlos implica que el transportador debe contar con un seguro que lo proteja frente al incumplimiento de sus obligaciones contractuales y en últimas proteja a la mercancía que le ha sido encargada.

En caso de que el transportador dañe o pierda la mercancía, tendrá que indemnizar con su patrimonio al generador, en virtud del contrato de transporte, a menos que haya adquirido un seguro, en cuyo caso la aseguradora asumirá

el pago. Frente a esta situación la jurisprudencia Colombiana ha establecido que existen varias opciones por las cuales puede optar el transportador. Esta se concreta fundamentalmente en dos tipos de pólizas para cubrir la mercancía: el seguro de responsabilidad civil contractual y el seguro de daños a la mercancía por cuenta del generador de carga.

En el seguro de responsabilidad civil contractual la aseguradora solo amparará al transportador, si el daño a la mercancía fue fruto de una acción u omisión “culposa”. Si la acción fue dolosa, la aseguradora no está obligada a pagar, según la legislación colombiana. Por esta razón, en este caso, el transportador deberá responder con su patrimonio. Si el daño fue fruto de una causa fortuita, como, por ejemplo, la fuerza de la naturaleza, el transportador está exento de responsabilidad, y ni él ni su aseguradora están obligados a pagar.

En el seguro de daños a la mercancía la aseguradora amparará al transportador por cualquier daño o pérdida que sufra la mercancía, independiente si existió o no una acción u omisión culposa o si el daño fue fruto de caso fortuito o fuerza mayor, siempre y cuando el transportador halla cumplido con las condiciones y garantías del seguro.

En la practica, el mercado asegurador Colombiano ofrece en su gran mayoría coberturas bajo la modalidad de seguros de daños a la mercancía, lo cual no obsta para que un transportador pueda tomar un seguro de responsabilidad civil contractual que lo proteja frente a los riesgos que esta expuesto durante la realización de su actividad. La conveniencia de una u otra modalidad de seguro depende de las necesidades de la transportadora y sus clientes.

El transportador también puede asegurarse contra el daño que pudiese causarle a terceros, con los que no tenga ningún tipo de vínculo contractual, en ejercicio de su actividad. Por ejemplo, si el conductor de un camión llegase a chocar su vehículo contra el de cualquier ciudadano común, contra su casa, o llegara a causarle lesiones personales



o la muerte, tendría que indemnizar a la víctima, y esta responsabilidad puede cubrirse a través de un seguro de responsabilidad civil extracontractual. Este tipo de seguros también se utiliza para amparar el riesgo de daño ambiental; por ejemplo, cuando se transportan mercancías peligrosas, como combustibles o ácidos.

De acuerdo con lo anterior, es importante aclarar que el generador es responsable del aseguramiento de sus mercancías, y el transportador de su patrimonio, por los riesgos inherentes al transporte, razón por la cual los contratos de seguro para el generador de carga son de daños y para el transportador son de naturaleza contractual o extracontractual.

Seguros para otros actores de la cadena logística

Con el surgimiento de nuevos actores y actividades dentro de la cadena logística también ha surgido nuevas modalidades de seguros destinadas a cubrir las necesidades de estos nuevos riesgos a los cuales se ven expuestos. Dentro de estos seguros se pueden mencionar:

Seguros para OTM “Operadores de Transporte Multimodal”: esta destinado a cubrir la responsabilidad civil contractual y extracontractual a la que se puede ver expuesto el operador de transporte multimodal durante la ejecución de un contrato de OTM.

Seguro de responsabilidad civil extracontractual por transporte de mercancías peligrosas: este seguro es obligatorio tanto para los generadores de carga como para el transportador que movilicen mercancías consideradas peligrosas, de acuerdo con lo establecido en el decreto 1609 del 2002.

Seguro para contenedores: cubre los daños y pérdidas sufridas por los contenedores utilizados durante la operación logística, y en algunos casos las multas que deba incurrir el generador de carga, la transportadora o el responsable del contenedor por demoras involuntarias en la devolución del mismo cuando estos han sido entregados en comodato o arriendo.

Importancia del hábeas data en la seguridad de las actividades de la cadena logística

El servicio de transporte es un servicio público esencial, definido así por el estatuto de transporte y su reglamento, Ley 336/96 y Decreto 173/01, uno de cuyos fines es la seguridad; por esta razón, es normal encontrar que dentro de los procedimientos de las empresas está la verificación de referencias a través de diferentes tipos de bases de datos; en razón de este tipo de prácticas, se recomienda tener en cuenta las siguientes apreciaciones:

En materia del principio constitucional de hábeas data, las bases de datos deben cumplir con lo establecido en la Ley 1266 de 2008.

Las novedades que se incorporan en estas bases de datos se deben sustentar en el derecho constitucional de hábeas data, *cuyo núcleo esencial se encuentra integrado por el derecho a la autodeterminación informática y por la libertad económica*¹, que permite a las personas conocer, actualizar y rectificar las informaciones que se hayan recogido sobre ellas en bancos de datos y en archivos de entidades públicas y privadas, las cuales deben interactuar con derechos del mismo rango, que permitan que la información garantice a toda persona la libertad de informar y recibir información veraz e imparcial, respetando el derecho a la intimidad personal y familiar, y al buen nombre².

Por lo cual, y a fin de mantener el equilibrio de los datos contenidos, se recomienda que estas bases respeten el derecho a la intimidad y al buen nombre de las personas reportadas, al momento de ser consultadas o al hacer el ingreso de información.

Estas bases de datos deben ceñirse estrictamente a lo preceptuado de manera reiterada por la Corte Constitucional³, donde se expresa lo siguiente:

“El derecho al hábeas data es, entonces, un derecho claramente diferenciado del derecho a la intimidad, cuyo núcleo esencial está integrado por el derecho a

1 Corte Constitucional. Expediente T-922016 de 2 de septiembre de 2004. M. P. Dr. Alfredo Beltrán Sierra.

2 Artículos 15 y 20 de la Constitución Política de Colombia.

3 Sentencia T-552, oct. 30/97. M. P. Vladimiro Naranjo Mesa.

la autodeterminación informativa, que implica, como lo reconoce el artículo 15 de la Carta fundamental, la facultad que tienen todas las personas de ‘conocer, actualizar, y rectificar las informaciones que se hayan recogido sobre ellas en bancos de datos y en archivos de entidades públicas y privadas’ ”.

Para la consulta de datos de verificación para proveedores de la cadena logística, en especial para los casos de conductores de vehículos de carga, se deben tener en cuenta las siguientes recomendaciones:

- Fijar con responsabilidad, quién reporta y cómo deberá hacerlo, con fundamento en hechos ciertos y verificables; el afectado tiene derecho a ser informado del reporte que pesa sobre él.
- Para el ingreso de la información es necesaria la autorización de la persona reportada, y que se encuentre firmada, en constancia de aprobación.
- La información debe ser oportuna, para cumplir con el reporte y su transmisión a tiempo de las novedades que afectan a la cadena logística, y que sirva como herramienta para la toma de decisiones.
- La información debe respetar siempre la dignidad de las personas, sin calificarla y respetando la autodeterminación del informado.



- Cualquier persona tiene el derecho fundamental de informar y recibir información existente en la base de datos.
- No se debe discriminar al reportado y se debe respetar su dignidad.
- Recuerde que para actuar en cumplimiento de lo establecido en el hábeas data y la correcta selección de recursos, tenga en cuenta lo siguiente:
- Quién actúa como el titular de la información: es la persona natural o jurídica a quien se refiere la información, que reposa en un banco de datos, y sujeta al derecho de hábeas data.
- Fuente de información: es la persona, entidad u organización que recibe y suministra esos datos a un operador de información, el que a su vez los entregará al usuario final.
- Operador de la información: es la persona, entidad u organización que recibe la fuente de datos personales sobre varios titulares de la información, los administra y los pone en conocimiento de los usuarios, bajo los parámetros de la Ley.



Guía para la fijación de PROCEDIMIENTOS

en la Cadena
Logística





Guía para la fijación de procedimientos en la cadena logística

Normas técnicas Relacionadas con la actividad logística

CERTIFICACIÓN SISTEMA DE GESTIÓN EN SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL NTC-OHSAS 18001:2007

La creciente demanda de la comunidad internacional por disponer de un estándar que permitiera armonizar los requisitos existentes en seguridad y salud ocupacional impulsó seguir el modelo BS OHSAS 18001 Occupational Health and Safety Assessment Series, desarrollado como una herramienta que facilita la integración de los requisitos de seguridad y salud ocupacional con los requisitos de calidad, ISO 9000 y de administración ambiental, ISO 14000.

La OHSAS 18001 establece los requisitos que permite a las empresas controlar sus riesgos de seguridad y salud ocupacional y a su vez dar confianza a quienes interactúan con las organizaciones respecto al cumplimiento de dichos requisitos.

Esta norma hace énfasis en las prácticas proactivas y preventivas, mediante la identificación de peligros y la evaluación de control de los riesgos relacionados en el sitio de trabajo.

Algunos beneficios y porque certificar en OSHAS

- Consolida la imagen de prevención de riesgos ante colaboradores, clientes, proveedores, entidades gubernamentales y la comunidad.
- Otorga una posición privilegiada frente a la autoridad competente, porque demuestra el cumplimiento de la reglamentación vigente y de los compromisos adquiridos.
- Asegura la credibilidad centrada en el control de la seguridad y la salud ocupacional.
- Mejora el manejo de los riesgos en seguridad y salud ocupacional permanentemente.
- Facilita la implementación de un sistema integrado de gestión.

http://www.icontec.org/BancoConocimiento/C/certificacion_ohsas_18001/certificacion_ohsas_18001.asp?CodIdioma=ESP

CERTIFICACIÓN SISTEMA DE GESTIÓN DE LA CALIDAD NTC-ISO 9001:2008 REQUISITOS

Familia de las ISO 9000

ISO 9001: Contiene la especificación del modelo de gestión e incluye los pre-requisitos del Modelo.

La norma ISO 9001: 2008 contiene los requisitos que han de cumplir los sistemas de la calidad en los aspectos contractuales o de certificación.

ISO 9000: Son los fundamentos y el vocabulario empleado en la norma ISO 9001. Actualmente en versión 2005.

ISO 9004: Es una directriz para gestionar el éxito sostenido en una organización.

ISO 19011: Especifica los requisitos para la realización de las auditorías de un sistema de gestión

ISO 9001, para el sistema de gestión de salud y seguridad ocupacional especificado en OHSAS 18001 y también para el sistema de gestión medioambiental especificado en ISO 14001.

http://es.wikipedia.org/wiki/ISO_9001

Algunos beneficios y porque certificar en ISO 9001

- ❑ Estandarización de sus procesos.
- ❑ Permite implementar Procedimientos y Registros.
- ❑ Eleva el nivel en la Gestión de todos los recursos humanos.
- ❑ Permite tener bajo control en la Gestión de la Empresa.
- ❑ Aporta información a la Dirección para la toma de decisiones.
- ❑ Acostumbra a la Organización a trabajar con Indicadores de Gestión.
- ❑ Permite aumentar la imagen positiva ante Clientes y Proveedores.
- ❑ Diferenciación en el mercado.
- ❑ Cumplimiento del marco legal, minimizando el nivel de riesgo.
- ❑ Asigna responsabilidades en cada nivel de la organización.
- ❑ Aumenta la imagen positiva de la Empresa, otorgando credibilidad de una tercera parte independiente.
- ❑ Optimiza el desempeño de la Organización.
- ❑ Trabaja sobre la cultura de Administración de Riesgo.
- ❑ Presiona a la Empresa en el mantenimiento del Sistema, a través de las Auditorías de Seguimiento.
- ❑ Mejora el nivel de Asegurabilidad, para determinados riesgos.

<http://www.spiritsa.com.ar/consultoria.php>

CERTIFICACIÓN RUC

Es un sistema de información operado por el CONSEJO COLOMBIANO DE SEGURIDAD en donde se recopilan los resultados sobre la GESTIÓN de los contratistas en Seguridad Industrial, Salud Ocupacional y Medio Ambiente.

ALCANCE Ofrece a las empresas inscritas, un sistema de evaluación y seguimiento sobre la gestión y el cumplimiento de los requisitos legales y de otra índole resumidos en la "Guía del Sistema de Seguridad, Salud Ocupacional y Ambiente para Contratistas".

Algunos beneficios

- ❑ Aplicación de una metodología de evaluación estándar para todas las empresas contratistas del sector.
- ❑ Suministro de una herramienta para la autoevaluación de la gestión en Seguridad Industrial, Salud Ocupacional y Medio Ambiente.
- ❑ Cumplimiento de las exigencias de ley en la definición y aplicación de la gestión en Seguridad Industrial, Salud Ocupacional y Medio Ambiente.
- ❑ Igualdad de condiciones para los contratistas en el cumplimiento de los requisitos en Seguridad Industrial, Salud Ocupacional y Medio Ambiente que adelanten procesos de licitación.
- ❑ Evaluación de la Gestión de Seguridad Industrial, Salud Ocupacional y Medio Ambiente por un tercero neutral (CONSEJO COLOMBIANO DE SEGURIDAD).
- ❑ Realización de una visita anual de evaluación donde se identifican aspectos conformes y no conformes con la Guía del Sistema de Seguridad, Salud Ocupacional y Ambiente para Contratistas.
- ❑ Visitas de seguimiento adicionales, a solicitud del contratista, que fomentarán el compromiso y efectividad de las medidas aplicadas para el cumplimiento de la Guía del Sistema de Seguridad, Salud Ocupacional y Ambiente para Contratistas.
- ❑ Disposición de profesionales calificados para la realización de las visitas de evaluación y seguimiento.
- ❑ Informe de la gestión desarrollada en Seguridad Industrial, Salud Ocupacional y Medio Ambiente que incluye, perfil gráfico de desempeño, aspectos conformes y no conformes con la Guía del Sistema de Seguridad, Salud Ocupacional y Ambiente para Contratistas y requisitos legales, de otra índole y de la guía que se deben cumplir.
- ❑ Actualización en los aspectos de Protección y Seguridad industrial.

<http://www.laseguridad.ws/consejo/consejo/html/rucUnico.jsp?id=gmcol#alcance>

CERTIFICACIÓN - SISTEMAS DE GESTIÓN AMBIENTAL NTC-ISO 14001:2004

La implementación de la norma ISO 14001 Sistema de gestión ambiental crea un enfoque sistemático para las actividades ambientales y la mejora en los procesos en las empresas dirigido a Definir los aspectos e impactos ambientales significativos para la organización y sirve para:

- ❑ Plantear objetivos y metas del desempeño ambiental.
- ❑ Establecer programas de administración ambiental.
- ❑ Definir la política ambiental de la organización.
- ❑ Fortalecer la responsabilidad personal con el medio ambiente.

Algunos beneficios

- ❑ Demuestra ante la autoridad competente el cumplimiento de la reglamentación ambiental vigente en el país.
- ❑ Es la evidencia para la comunidad o cualquier parte interesada de un desempeño ambiental sano que respalda y potencia la imagen de las empresas.
- ❑ Ayuda a las organizaciones a responder ante presiones y estímulos provenientes de las autoridades ambientales y otros estamentos, para lograr un desempeño ambiental sano y la conservación de los recursos naturales.
- ❑ Los requisitos de la norma ISO 14001 se integran apropiadamente en los procesos de las compañías y con ayuda de la norma ISO 9001, se pueden desarrollar para crear un sistema de gestión.

http://www.icontec.org/BancoConocimiento/C/certificacion_iso_14001/certificacion_iso_14001.asp?Codidioma=ESP.

Certificación - NORMA BASC VERSION 3 - 2008

Business Alliance For Secure Commerce (BASC) -Seguridad y Protección al Comercio Internacional.

Es una alianza empresarial internacional que promueve un comercio seguro en cooperación con Gobiernos y Organismos internacionales.

Algunos beneficios

Para Empresas

- Prestigio al obtener membresía de World BASC Organization (WBO).
- Certificación de su Sistema de Gestión en Control y Seguridad (SGCS).
- Inclusión en la base de datos de empresas certificadas de WBO.
- Disponibilidad de equipos de auditores competentes para la implementación y auditorías del SGCS.
- Beneficiario de Memorandos de Entendimiento suscritos por WBO con aduanas, entidades de control y organismos internacionales.
- Representatividad y facilitación de contactos ante las autoridades vinculadas al comercio exterior.
- Disminución de costos y riesgos derivados del control a sus procesos.
- Transferencia de conocimiento y experiencia en Seguridad de la Cadena de Suministro.
- Facilitación de contactos en diferentes países a través de los capítulos BASC.
- Cursos de capacitación y entrenamiento.
- Tarifas preferenciales para la participación en eventos de WBO.

Para Aduanas

- Es otra herramienta de selectividad para desarrollar programas de administración de riesgos de aduanas.
- Crea mayor conciencia de los negocios internacionales, de la seguridad de las empresas y de las políticas y procedimientos operativos.
- Se mejoran los perfiles de riesgo identificando negocios considerados “riesgosos”, mejorando la seguridad sobre estos. Maximiza los recursos de la aduana.
- Asegura el flujo eficiente del comercio sin disminuir los controles.
- Trabaja con las empresas para mejorar los procedimientos internos en función de un país específico.

<http://www.wbasco.org/espanol/beneficios.htm>

Certificación

Sistema de Gestión de la Seguridad para la Cadena de suministro NTC-ISO 28000 - 2008

Esta norma define los requerimientos para un Sistema de Gestión de la Seguridad para la Cadena de Suministros para organizaciones de cualquier tipo que estén involucradas en las cadenas de suministros, que deban probar eficientemente que pueden controlar los peligros para los productos terminados y transportados de modo que garantice que dichos productos son seguros en el momento de su consumo o uso.

La propia norma se define como el conjunto relacionado de recursos y procesos que comienza con la provisión de materias primas y se extiende hasta entrega de productos o servicios al usuario final a través de los medios de transporte ,se aplica a todas las organizaciones, cualquiera sea su tamaño, que quieran participar en algún eslabón de la cadena de suministros.

Algunos beneficios

- ❑ Planificar, implementar, usar, mantener y actualizar un Sistema de Gestión para la Seguridad de la Cadena de Suministros cuyo propósito consiste en suministrar productos cuyo uso indicado esté garantizado y que éstos sean seguros para el consumidor.
- ❑ Demostrar su adhesión a los requerimientos legales aplicables.
- ❑ Examinar y evaluar los requerimientos del cliente y los acuerdos que los clientes hayan hecho con terceros en referencia al producto y garantizar la seguridad del proceso para aumentar la satisfacción del cliente.
- ❑ Comunicar eficientemente los intereses de la Seguridad de la Cadena de Suministros a los proveedores y clientes y a todos los involucrados en la cadena de entrega.
- ❑ Cumplir con sus propias políticas de seguridad y declarar los acuerdos realizados.

http://www.cotecna.com.co/Images/ISO_28000.pdf

NORMA TÉCNICA NTC-ISO 5500

Gestión del transporte de carga terrestre

El objetivo de esta norma técnica es el Fortalecimiento de las relaciones entre los proveedores del servicio de transporte y los usuarios, bajo niveles de calidad y eficiencia que permitan el cumplimiento de requisitos técnicos y de seguridad de acuerdo con la siguiente estructuración.

NTC 5550-1 GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN .Establece los requisitos mínimos, necesarios para el desarrollo y la gestión de un sistema de información en el transporte de carga por carretera, que brinde instrumentos de análisis para operación del servicio seguro y eficiente.

NTC 5500-2 GESTIÓN EN EL TRANSPORTE DE PERSONAL .Establece los requisitos mínimos, necesarios para la gestión en la selección, formación y evaluación de desempeño del personal involucrado y relacionado con la prestación del servicio del transporte de carga por carretera.

NTC 5500-3 GESTIÓN PARA LA OPERACIÓN Y PRESTACIÓN DEL SERVICIO. establece los requisitos mínimos, necesarios para la gestión de la operación del servicio de transporte de carga terrestre para que sea logísticamente eficaz.”

<http://www.icontec.org/Catalogo.asp?CodIdioma=ESP&Bloque=3&Pagina=25&Palabra=&CategoriaProducto=0&SubCategoriaProducto=0>



Para el Generador de Carga

A continuación encontrará algunas recomendaciones para la selección, control y evaluación cuando usted necesite contratar algunos de los siguientes servicios:

OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL (OTM)

Es la persona que celebra un Contrato de Transporte Multimodal y asume la responsabilidad de su cumplimiento en calidad de portador de la mercancía. Los operadores de transporte multimodal deben contar con aprobación por el Ministerio de Transporte para la prestación a través de resolución la cual tiene vigencia de 5 años.

Recomendaciones de Selección

Solicitar Certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio con una vigencia de expedición no superior a 30 días

Solicitar copia de la Habilitación expedida por el Ministerio de Transporte para la prestación de servicios como Operador de Transporte Multimodal

Solicitar Estados Financieros de los últimos 3 años (de ser posible)

Formalizar y solicitar Oferta Comercial en la cual se establecen entre otros: Costo del servicio, servicios incluidos y excluidos, responsabilidad de las partes, rutas en las cuales se presta el servicio.

Solicitar Copia de las Pólizas de Seguro de cumplimiento y Garantía ante la DIAN con vigencia de 15 meses y la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual exigida por el ministerio de transporte para mercancías (Caratula, Condiciones Particulares, Anexos).

Verificar su experiencia y reconocimiento a través de referencias comerciales .

Verificar que sus sistemas de información permitan un seguimiento confiable, oportuno con todos sus agentes y proveedores internacionales o nacionales según amerite.

OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL (OTM)

Recomendaciones de Control

Revisar su estructura en puertos para evaluar tiempos de ejecución en la operación.

Solicitar los contactos en puerto a fin de confirmar la llegada y estado de la misma en el caso que se realice la inspección en este punto.

Suministrar a su operador OTM, la información y especificaciones necesarias para la manipulación de las cargas en especial para los procesos de cargue, descargue, preinspecciones entre otros.

Solicitar que la devolución de contenedores se pueda hacer en lo posible en un patio cerca a la zona de descargue.

Establecer los Canales de Comunicación y conductos para la atención de requerimientos entre las parte.

Revisar si cuenta con certificaciones de calidad en el caso de ser exigible por su compañía para su sistema de gestión.

Recomendaciones de Evaluación

Para la etapa de selección de proveedores de servicios OTM revisar que cumpla con todos los requerimientos de ley para la prestación de este tipo de servicios.

Verificar la existencia y funcionamiento de un responsable de Seguridad y la existencia de políticas de seguridad y calidad.

Cuando los proveedores ya se encuentran prestando servicios es prudente evaluar los tiempos de respuesta de requerimientos a fin de medir eficiencia o causales de demoras.



AGENTES DE ADUANA

Es la persona jurídica autorizada por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales "DIAN", para realizar todos los tramites aduaneros de mercancías por cuenta de terceros. A su vez, asesora y apoya todas las actividades y procedimientos conexos a importaciones y exportaciones.

Recomendaciones de Selección

Verifique que la agencia de aduanas con la que usted ha decidido trabajar cuente con la experiencia aduanera necesaria para que le brinde la asesoría adecuada para sus procesos de exportación o importación según aplique.

Solicitar Certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio con una vigencia de expedición no superior a 30 días .

Solicitar la resolución mediante la cual la DIAN concede el derecho de actuar como agente de aduanas , preferiblemente que sea de nivel 1 o 2 de acuerdo con lo establecido en el decreto 2685 de 1999 y sus modificaciones.

Solicitar y confirmar referencias de clientes activos.

Verifique que la infraestructura y sistemas de información tecnológica.

Recomendaciones de Control

Verifique que cuente en lo posible actúe de manera directa en los puertos o puntos donde necesita sus servicios para garantizar un control sobre la información suministrada.

Evalúe y valore el servicio prestado en asesoría en materia aduanera al terminar cada una de sus operaciones



Recuerde que los procesos de importación y exportación pueden ser revisados por la DIAN durante 5 años contados a partir de su ingreso o salida de las mercancías al país.

Sea cuidadoso y oportuno en la entrega de la documentación de sus procesos aduaneros según las recomendaciones recibidas de su agente de aduana.

Si sus procesos son efectuados en las ciudades principales como Cali, Medellín, Bogotá y la coordinación del transporte del aeropuerto a sitio de entrega es apoyado por su agente de carga, verifique que cumpla con lo establecido para la prestación del servicio de transporte de carga terrestre en nuestro país.

Recomendaciones de Evaluación

Evaluar constantemente las operaciones efectuadas y tiempos de respuestas para cumplimiento de los requerimientos legales ante las autoridades competentes.

Evaluar la veracidad en la información en cada una de las operaciones efectuadas.

EMPRESA DE TRANSPORTE

Para la selección de empresas de transporte es importante tener en cuenta los estándares de seguridad estipulados en las normas y certificaciones de seguridad tenga en cuenta:

Recomendaciones de Selección

Solicitar certificado de cámara de comercio tanto de oficina principal como de sucursales (si las mismas existen).

Solicitar estados financieros.

Analizar la oferta comercial en la cual se establecen entre otros: Costo del servicio, servicios incluidos y excluidos, responsabilidad de las partes, características del servicio y valores agregados.



EMPRESA DE TRANSPORTE

Recomendaciones de Selección

Verifique que tenga establecidas políticas de seguridad para el manejo confidencial de la información y la selección de sus empleados y proveedores.

Verifique que la empresa cumpla con los parámetros de su póliza de transporte de mercancías como generador de carga.

Verifique referencias comerciales con otros Generadores de Carga o utilizando los servicios del Frente de Seguridad Empresa.

Verifique que la Resolución y Habilitación ante el Ministerio de Transporte este vigente a través del sistema Consultas en Línea:
http://www.mintransporte.gov.co/portal/page/portal/mintransporte/servicios/consultas_en_linea.

Verifique que cuente con las Habilitaciones Especiales (DTA - OTM), en caso de ser necesario para el desarrollo de sus actividades.

Verifique que tenga recursos físicos y humanos adecuados para el desarrollo de sus actividades.

Verificar la existencia de Políticas de Calidad y Seguridad y la compatibilidad con las establecidas en su compañía.

Revise la información de la empresa en la página www.supersociedades.gov.co

Revise y evalúe la siniestralidad a través de una Certificación de siniestralidad expedida por su compañía de seguros.

Verifique si tiene establecido dentro de sus políticas de seguridad un manejo de confidencialidad en la información.

Verifique que cumpla con toda la reglamentación inherente a la contratación de servicios de transporte de carga terrestre.

Revise las condiciones generales de su Póliza de transporte.

Recomendaciones de Control

Verifique que los despachos y entregas de mercancías se hagan con procedimientos adecuados de seguridad que garanticen el éxito en los servicios contratados.

Desarrolle un documento que establezca las especificaciones para el manejo de mercancías con características especiales (alto riesgo, delicada, carga suelta, peligrosa, controlada por antiánarcóticos, extrapesada, extradimensionada, etc).

Defina Canales de Comunicación y conductos para la atención de requerimientos por parte del Generador de Carga, Personal disponible.

Verifique continuamente los procedimientos desarrollados por la empresa de transporte para la atención de novedades presentadas durante la prestación del servicio.

Evalúe y actualice frecuentemente y cada vez que sea necesario el cumplimiento y operatividad de los Acuerdos Operativos establecidos entre Generador y Empresa de Transporte.

Establezca de manera conjunta Planes de contingencia que garanticen la seguridad de su carga y de las personas que prestan el servicio.

Verifique que los Esquemas de Seguridad en Carretera de la empresa cumplan los parámetros de seguridad exigidos por usted y su aseguradora.

Verifique la veracidad de la información suministrada por su empresa de transporte mientras le presta el servicio.

Recomendaciones de Evaluación

Es importante evaluar periódicamente la prestación de los servicios de transporte de carga de acuerdo con la oferta comercial o el contrato establecido. Tenga en cuenta: Responsabilidad de las partes y Cumplimiento de las obligaciones de las partes.

Recuerde fijar indicadores cuantificables que le permitan tomar decisiones oportunas de seguridad.

Analice y evalúe de manera independiente la efectividad de los planes de contingencia cuando se utilicen durante la prestación de servicios.

Recomendaciones para empresas de Transporte Terrestre de Carga

Para la prestación del servicio de transporte terrestre de carga en nuestro país, es necesario tener en cuenta los siguientes parámetros de seguridad para la sub-contratación de proveedores.

CONDUCTORES Y/O PROPIETARIOS.	VEHICULOS
<p>El proceso de selección de vehículos, conductores y/o propietarios debe desarrollarse con parámetros claros de seguridad para que no se afecte la integridad de la empresa, para este proceso y con el ánimo de disminuir el riesgo en la tercerización tenga en cuenta:</p>	
<p>Recomendaciones de Selección</p>	
<p>Compruebe la autenticidad de los documentos (cédula de ciudadanía, libreta militar, pasado judicial actualizado (en la medida de lo posible), licencia de conducción, referencias laborales, referencias personales y certificados de capacitación.</p>	<p>Verifique los siguientes items de identificación del vehículo: marca, placas, modelo, repotenciación (si es aplicable), línea, color, configuración (de acuerdo con lo establecido en la NTC 4788), peso del vehículo vacío, número del motor, número del chasis, tipo de carrocería (furgón, tanque, volqueta, plataforma, estacas, equipo especial, otros).</p>
<p>Verifique los antecedentes penales de la Policía a través del Frente de Seguridad Empresarial "FSE".</p>	<p>Verifique la tarjeta de propiedad del vehículo. Si tiene reserva de dominio, debe incluir paz y salvo en el pago de obligaciones.</p>
<p>Solicite referencias de su desempeño con otras empresas de transporte o proveedores logísticos en un período no superior a tres meses.</p>	<p>Verifique la vigencia del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) y su autenticidad a través de la aseguradora que lo expide.</p>
<p>Revise las multas y comparendos con el SIMIT que han sido aplicadas al conductor a fin de evaluar el factor de inseguridad de acuerdo al tipo de infracción cometida.</p>	<p>Verifique la vigencia del seguro de responsabilidad civil extracontractual.</p>
<p>Evalúe el compromiso de cumplimiento que ha tenido en la prestación de otros servicios con su empresa en los aspectos de seguridad.</p>	<p>Verifique que se encuentre registrado ante el RUNT - Registro Único Nacional de Transporte.</p>

CONDUCTORES Y/O PROPIETARIOS.	VEHICULOS
<p>Verifique la veracidad de la licencia de tránsito vía internet la página del Ministerio de Transporte- link (Consultas en Línea http://www.mintransporte.gov.co/portal/pag_e/portal/mintransporte/servicios/consultas_e_n_linea), adicionalmente usted podrá verificar la Revisión Técnico Mecánica y de Gases.</p>	<p>Verifique si se encuentra con alguna novedad de incidentes de seguridad a través del frente de seguridad empresarial " FSE".</p>
<p>Verifique que la afiliación y pagos al sistema de seguridad social (EPS y ARP) se encuentren a paz y salvo y cotizado bajo la categoría de ARP adecuada (Tres 3).</p>	
<p>Para conductores de planta o fidelizados realice visitas domiciliarias a fin de evaluar su entorno.</p>	<p>Verifique visualmente que el vehículo tenga las condiciones óptimas para la prestación de servicios en aspectos eléctricos, de llantas, equipos de carretera, herramientas, señalización y la información que aparece dentro de la tarjeta de propiedad.</p>
<p>Verifique que el medio de comunicación suministrado se encuentre en óptimas condiciones.</p>	
<p>Solicite certificación de manejo de sustancias peligrosas y porte de elementos de seguridad industrial (cuando sea aplicable)</p>	
<p>Realice y evalúe que cuenta con las condiciones físicas óptimas para iniciar ruta.</p>	
<p>Recomendaciones de Control</p>	
<p>Verificación y actualización de datos toda vez que se contrate para la prestación del servicio</p>	<p>Consolide una base de datos que contenga personal y vehículos aprobados y rechazados.</p>

CONDUCTORES Y/O PROPIETARIOS.	VEHICULOS
Verificar idoneidad para el transporte de mercancías especiales (refrigerados, líquidos, extra dimensionada, extra pesada, granel, mercancías peligrosas, etc).	Evalúe al momento del cargue las condiciones físicas del vehículo y verifique: Luces, amarres, llantas, puertas y compuertas, equipo obligatorio de carretera, pisos, carpas. El vehículo debe estar libre de olores penetrantes.
Solicitar autorización por escrito para la consulta y reporte en Centrales de Información.	Realice el registro fotográfico de conductor y propietario (este último en la medida de lo posible) con las respectivas huellas de los dedos, así como las impresiones decadáctilares
Realización de pruebas psicotécnicas y de alcoholemia con periodicidad y aleatorias.	Si la flota de vehículos es de propiedad de la empresa, establezca debe controlar y programar el mantenimiento de sus vehículos a fin de garantizar las condiciones técnicas óptimas del mismo
Crear programas de fidelización de conductores para garantizar la seguridad en la prestación de los servicios, en especial para el transporte de mercancías de alto riesgo.	Verifique y actualice los datos con una frecuencia mínima entre 3 y 6 meses. Actualización de la base de datos de vehículos.
Realización de capacitaciones o en su efecto realizar folletos que brinden recomendaciones para el manejo defensivo, manejo de mercancías peligrosas, servicio al cliente, etc.	Recuerde solicitar la autorización para la consulta y reporte en Centrales de Información de acuerdo con lo establecido en el Habeas Data.
Dejar soportes dactilares y fotográficos del conductor seleccionado.	
Recomendaciones de Evaluación	
Evalúe con periódicamente la disponibilidad y conductas presentadas durante la prestación de servicios teniendo en cuenta las siguientes variables: 1- Cumplimiento de las recomendaciones de seguridad entregadas en origen , 2- respeto tiempos de tránsito 3.- Cumplimiento del plan de ruta 4- Presentación en puestos de control 5- Cumplimiento de entrega a cliente 6- respeto a los límites de velocidad establecidos en las normas de tránsito.	

Recomendaciones Transversales para la Selección de Clientes y Proveedores en la Cadena Logística

Para la prestación del servicio de transporte terrestre de carga en nuestro país, es necesario tener en cuenta los siguientes parámetros de seguridad para la sub-contratación de proveedores.

SELECCIÓN DE CLIENTES

La Selección de clientes es un proceso que permite establecer las relaciones comerciales entre los diferentes actores de la cadena logística, esta selección va de la mano de la seguridad en el transporte de carga y con el cumplimiento de los informes de control de operaciones sospechosas estipuladas en Colombia.

Recomendaciones de Selección y Control

Solicitar camara de comercio con una fecha de expedición no superior a 30 días y RUT .

Realice la respectiva revisión del formulario diligenciado por sus clientes basado en la circular DIAN 170 y demás comunicados y resoluciones de esta entidad.

Verifique que la empresa y sus socios no se encuentren reportados en las diferentes bases de datos que controlan las operaciones sospechosas en nuestro país.

Solicite estados financieros de sus clientes con el fin de verificar su solvencia económica.

Solicite y verifique las políticas operativas y de seguridad sean compatibles con las establecidas en su compañía.

Solicite y verifique referencias Comerciales.

Recomendaciones de Evaluación

Evalúe que para la prestación del servicio por su parte le facilite y colabore con la información correcta para el desempeño correcto de las actividades con usted contratadas.

Realice y lleve un control de las No Conformidades que se pueden presentar en la prestación del servicio basados en el acuerdo comercial establecido.

Evalúe que los acuerdos comerciales se cumplan.

Recuerde: Realice la actualización de los documentos de sus clientes con una frecuencia anual como mínimo.



SELECCIÓN Y EVALUACIÓN PROVEEDORES SISTEMAS DE INFORMACIÓN

Para el control adecuado de los procesos generados en la cadena logística se requiere contar con sistemas de información que soporten la operación basados en el aprovechamiento de la tecnología y el suministro de soluciones integrales, para su selección tenga en cuenta las siguientes recomendaciones de seguridad:

Recomendaciones para Selección

Solicitar cámara de comercio con una fecha de expedición no superior a 30 días y RUT .

Verifique que su proveedor cuente con una trayectoria en el mercado y desarrollo de sistemas de información acorde con sus necesidades de control.

Verifique que el sistema de información cumplen con los requisitos normativos establecidos para su funcionamiento y que las condiciones técnicas para su funcionamientos son de fácil implementación en su empresa.

Solicite las políticas establecidas por el proveedor para el uso, manejo, seguridad y confiabilidad de la información, copias de seguridad , control de claves y accesos a la información.

Solicite las políticas establecidas por el proveedor para el uso, manejo, seguridad y confiabilidad de la información.

Verifique el apoyo técnico , de capacitación y soporte que le ofrecen durante el inicio de implementación y a lo largo del contrato firmado.

Si subcontrata el servicio de alojamiento (Hosting) del sistema de información, verifique los niveles mínimo de disponibilidad ofrecidos por el proveedor y las condiciones de los centros de datos donde estarán almacenados los servidores.

Solicite copia del registro del sistema ante la oficina nacional de derechos de autor y copia de la licencia de uso que le haya sido otorgada.

Recomendaciones para el Control

Verifique que los tiempos programados en el cronograma de implementación y capacitación del personal se cumplan.

Organice y planifique el tiempo que se necesita para una óptima implementación del sistema de información escogido.

Establezca claramente las políticas de uso del sistema internamente con el fin de evitar plagios, falsificación, manipulación inadecuada de la información registrada en el mismo e informe vía escrita a su proveedor para mayor seguridad.

Verificar que el sistema cuente y permita la opción de integración con otros sistemas de información o actualizaciones tecnológicos.

Recomendaciones para la Evaluación

Realizar con una frecuencia bimensual (en lo posible) auditorias de validación y verificación del cumplimiento del servicio.

Evalúe las novedades presentadas en el sistema y deje registro de las mismas para la posterior verificación y validación con el proveedor y sus tiempos de respuesta.

SELECCIÓN Y EVALUACIÓN OPERADORES PORTUARIOS

Los operadores portuarios son personas jurídicas que se encargan de realizar operaciones de Cargue, Descargue, Transporte y Almacenamiento de mercancías en puerto. De igual forma realizan labores de inspección y verificación del estado de la carga es decir todas sus actividades están relacionadas con la manipulación de la carga para su contratación tenga en cuenta:

Recomendaciones para Selección

Solicitar Certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio con una vigencia de expedición no superior a 30 días .

Verifique que se encuentra registrado ante el ministerio de transporte para realizar operaciones portuarias.

Verifique que cuente con la infraestructura necesaria para realizar los procesos adecuados de manipulación de su carga.

SELECCIÓN Y EVALUACIÓN OPERADORES PORTUARIOS

Recomendaciones para Selección

Verifique que cuente con recurso humano idóneo para la manipulación de su carga.

Revise que las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual se encuentre vigentes.

Recomendaciones para el Control

Si esta actividad es delegada por su parte para ser contratado por algunos de los actores de la cadena logística, asegúrese de entregar todas las instrucciones necesarias para llevar a cabo una buena manipulación de su carga.

Supervise que toda la actividad portuaria se encuentre planeada para evitar retrasos y por ende sobrecostos.

Genere acuerdos de confidencialidad de la información.

Realice eventualmente visitas de supervisión de operación portuaria.

Recomendaciones para la Evaluación

Evaluar constantemente que se respeten y cumplan las instrucciones de manipulación de su carga.

Evaluar sus controles de seguridad y controles de pérdidas o errores en su manipulación.

SELECCIÓN Y EVALUACIÓN EMPRESAS DE SEGURIDAD Y ESCOLTAS

Son aquellas empresa privadas que apoyan las actividades desarrolladas dentro de la cadena logística de acuerdo con las necesidades de seguridad, técnicas y humanas.

Recomendaciones para la Selección

Establezca una política de seguridad y procedimientos basados en los resultados obtenidos a través de una matriz de riesgo que le permita determinar las necesidades y características de seguridad privada que requiere.

Solicitar Certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio con una vigencia de expedición no superior a 30 días .

Solicitar la resolución mediante la cual la superintendencia de seguridad y vigilancia privada haya autorizado la prestación de este tipo de servicios y verifique en la página de la SUPERINTENDENCIA DE VIGILANCIA Y SEGURIDAD PRIVADA en su portal www.supervigilancia.gov.co

Analice y evalúe si la experiencia que acreditan a través de su oferta comercial se adecua a sus necesidades en la prestación del servicio contratado.

Solicite dentro de la oferta comercial y/o acuerdo la información del personal asignado para la operación.

Solicite certificado de sanciones expedido por la supervigilancia , para corroborar las fallas que haya podido cometer el proveedor en el desarrollo normal de sus actividades.

Recomendaciones para el Control

Solicite la programación de turnos y de trabajo designado para la prestación del servicio y controle su cumplimiento.

Verifique que en los casos que sea necesario el uso de armas, el personal cuente con los salvoconductos al día y en lo posible verifique la autenticidad de los mismos

Verifique que para el acompañamiento de mercancías en carretera es necesario que el personal asignado haya realizado los ciclos de capacitación definidos en la Resolución 2593 de 2003.

SELECCIÓN Y EVALUACIÓN EMPRESAS DE SEGURIDAD Y ESCOLTAS

Recomendaciones para la Control

Verifique que el personal asignado tenga vigente su credencial de identificación para ejercer la actividad contratada según lo establecido en la resolución 2852 -de 2006 (art 82 al 86)

Verifique que el personal asignado tenga al día sus aportes al sistema de seguridad social.

Establezca acuerdos de confidencialidad de la información recibida y de las situaciones que se presenten tanto en sus oficinas como en las políticas de seguridad establecidas para el acompañamiento de mercancías.

Recomendaciones para la Evaluación

Cree controles de rotación de personal que aplica a la compañía que usted contrato para la prestación de sus servicios con una verificación mensual.

Evalúe que los protocolos de seguridad establecidos por la compañía para la prestación de los servicios estén acorde de sus políticas de seguridad y minimice el riesgo a través del análisis de las reacciones de las personas en los casos que se presenten novedades sobre este particular.

Evalúe que la selección y experiencia del personal de estas compañías sea el adecuado y oportuno con las necesidades técnicas y de seguridad para el desarrollo de sus actividades logística y sus políticas de seguridad.

Controle periódicamente que el apoyo de seguridad contratado minimiza su riesgo a través de indicadores específicos. Ejemplo No de despachos con novedad /No de despachos efectuados.



SELECCIÓN Y EVALUACIÓN EMPRESAS DE SISTEMAS DE CONTROL SATELITAL

Las empresas de control satelital prestan apoyo para generar información real de la ubicación de vehículos y de las mercancías, para su selección tenga en cuenta:

Recomendaciones para la Selección y el Control

Verifique que los servicios ofrecidos incluyan paquetes tecnológicos que ofrezcan información sobre Control de Tráfico, Control de Velocidad, Integración con los sistemas de información de su compañía, informes y estadísticas para el control de sus vehículos.

Revise que el respaldo técnico y servicio que le ofrece le garantice una capacitación adecuada para el personal de su compañía en el manejo adecuado del sistema GPS y la obtención informes acorde con sus necesidades.

Verifique que la plataforma del sistema de control satelital permita la activación oportuna de las alarmas o reacción de acuerdo con sus estándares de seguridad.

Verifique el cumplimiento en los tiempos de reacción y activación de alarmas tenga factores de medición cuantificables.

Verifique los tiempos ofrecidos para el mantenimiento de los dispositivos instalados en los vehículos se ajuste a sus necesidades.

Verifique las frecuencias de los reportes enviados por el dispositivo GPS conserve tiempos prudenciales que permitan la reacción oportuna. (Un tiempo prudencial recomendable es 10 minutos).

Verifique que cuente con planes de contingencia en los casos en donde sea necesario

Recomendaciones para la Evaluación

Evalúe constantemente la veracidad de la información obtenida a través de estos dispositivos y su utilidad para la toma de decisiones y disposiciones de seguridad de su compañía.

Recuerde : Que los sistemas de control satelital son un aliado estratégico y de seguridad en el desarrollo de sus operaciones y fortalece sus relaciones comerciales porque le permiten realizar el seguimiento permanente de los vehículos que realizan el transporte de las mercancías y la seguridad de sus conductores.



SELECCIÓN Y EVALUACIÓN CENTROS DE DISTRIBUCIÓN Y ALMACENAMIENTO

Son sitios destinados para guardar mercancías. Estos se pueden clasificar así:

- 1- Depósitos habilitados en zona franca para mercancías sin nacionalizar.
- 2- Depósitos habilitados para mercancías que se van a nacionalizar en un período de un mes o máximo dos meses solicitando prórroga con la debida anterioridad por un mes mas.
- 3- Almacenes de depósitos autorizados para mercancías ya están nacionalizadas.

Recomendaciones para la Selección

Verificar que cuente con los permisos según las necesidades y estado de su mercancía.

Solicitar Certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio con una vigencia de expedición no superior a 30 días.

Realice una inspección de seguridad donde verifique que le ofrece el espacio y los sistemas apropiados de embalaje y almacenaje para su mercancía.

Revise y evalúe si cuenta con sistemas de control de inventarios que le permitan garantizar el control sobre sus mercancías

Revise si cuenta con sistemas de seguridad perimetral, circuito cerrado de televisión, zonas demarcadas y control de accesos.

Recomendaciones para el Control

Solicitar de manera periódica el inventario de sus mercancías en lo posible por referencias de producto.

Genere un procedimiento operativo que fije un conducto regular, reglas y personas encargadas de autorizar las entradas y salidas de las mercancías.

Evite ordenar de manera verbal la entrada y salida de mercancías, realice las autorizaciones en lo posible vía correo electrónico.

Envíe previamente la información de empresa de transporte, vehículo y conductor que efectuará el retiro de mercancías.

Realice visitas periódicas al lugar de almacenamiento para verificar que sus mercancías estén almacenadas de acuerdo a la naturaleza de las mismas y sus indicaciones.

Recomendaciones para la Evaluación

Evaluar constantemente que se respeten y cumplan las instrucciones de almacenamiento, entradas y salidas de mercancías de acuerdo con sus procedimientos.

Evaluar sus controles de seguridad y controles de pérdidas.

SELECCIÓN Y EVALUACIÓN PERSONAL DE LA EMPRESA

El mejor aliado de la cadena logística son sus funcionarios, por eso la selección debe realizarse buscando la idoneidad, la reserva de la información del personal seleccionado y su compromiso con la compañía, tenga en cuenta los siguientes puntos:

Recomendaciones para la Selección

Solicite los siguientes documentos básicos para iniciar la preselección de empleados: hoja de vida, documento de identificación, pasado judicial vigente, licencia de conducción (cuando aplique), referencias laborales fotocopia de títulos académicos que corroboren a los estudios acreditados, y referencias personales.

Realice pruebas de competencia acordes a través a las necesidades laborales y de compromiso acordes con el cargo a desempeñar.

Desarrolle un proceso de capacitación para el personal que ingrese a su compañía con el fin de generar un entendimiento general de todos los procesos con los cuales se debe relacionar el funcionario.

SELECCIÓN Y EVALUACIÓN PERSONAL DE LA EMPRESA

Identifique los cargos críticos de la empresa y firme con estos funcionarios acuerdos de confidencialidad que incluyan cláusulas penales en caso de incumplimiento.

Realice visitas domiciliarias antes de hacer contratación de su personal, en especial de aquellos cargos críticos o de confianza.

Recomendaciones para la Evaluación

Realice mediciones y evaluaciones del desempeño con una frecuencia semestral en los cargos críticos.

Establezca indicadores de cumplimiento e incentivos basados en el control y apoyo para la minimización de situaciones de riesgo para la empresa y que se encuentren alineadas con las políticas de seguridad.

Realice visitas domiciliarias al personal con una frecuencia anual por lo menos, en especial de cargos críticos o de confianza.

Recuerde 1 : Que como afiliado del frente de seguridad empresarial FSE puede usted y su personal participar activamente en los programas de capacitación que mensualmente se realizan en las instalaciones de la DIJIN o coordinadas previamente en sus instalaciones.

Recuerde 2 : Que el compromiso en la fijación de estándares de seguridad deben partir con un sentido de pertenencia de sus empleados , por esta razón creé políticas de seguridad que les garantice estabilidad laboral, moral y económica.

SELECCIÓN Y EVALUACIÓN PARQUEADEROS

Los parqueaderos o sitios de pernoctación son sitios físicos habilitados para brindar seguridad a la mercancía cuando la misma no se encuentra en movimiento.

Recomendaciones para la Selección

Verifique que el predio o espacio asignado para parqueo se encuentre delimitado y el paso a este sitio es controlado.

Los parqueaderos tanto en la ciudad como en carretera deben contar con vigilancia y personal idóneo las 24 horas del día para el cuidado y control de sus mercancías.

Verifique que tenga implementado procesos de control entrada y salida de vehículos, conductores y escoltas.

Verifique los esquemas de reacción que tienen establecidos y los canales de comunicación para solicitud de apoyo con autoridades competentes.

Si cuenta con servicios de vigilancia privada contratada, verifique que esta compañía se encuentra autorizada a través del portal www.supervigilancia.gov.co

Revise si cuenta con sistemas de seguridad perimetral, circuito cerrado de televisión, zonas demarcadas, apoyo con entidades de policía, directorio telefónico de autoridades, en lo posible y especial para parqueaderos ubicados en las ciudades principales.

En carretera verifique que el sitio de pernoctación del conductor sea continuo al del parqueadero para cualquier contingencia.

Verifique el parqueadero cuente con servicios conexos que garanticen unos mínimos niveles de seguridad (Hotel- Montallantas - Puestos de Control de Policía- Restaurante)

SELECCIÓN Y EVALUACIÓN PARQUEADEROS

Recomendaciones para el Control

Para la fijación del plan de ruta verifique y apruebe los sitios de pernoctación acordes a sus políticas de seguridad.

Genere un plan de ruta claro que garantice el cumplimiento de su esquema de seguridad por parte de conductores y escoltas.

Para parqueaderos en ciudades principales evalúe que cumpla con la totalidad de los parámetros anteriormente nombrados y de conformidad con los riesgos detectados a través de la experiencia de siniestralidad del frente de seguridad empresarial FSE.

Para parqueo de vehículos con mercancías clasificadas de alto riesgo trate de coordinar en lo posible que le permitan guardar el vehículo en el sitio de descargue o Destinatario de la mercancía mientras se autoriza la entrega definitiva de la misma.

En lo posible coordinar los tiempos de entrega y minimizar el tiempo de permanencia de los vehículos en parqueaderos.

Maneje de manera confidencial la información de la mercancía que lleva el vehículo.

Cuando cuente con parqueaderos autorizados y que considere cumplen con los requisitos de seguridad, elabore con el mismo un Protocolo de Seguridad o Acuerdo Operativo que genere beneficios para las dos partes Propietario Parqueadero - Actor de la Cadena Logística (Dueño de Mercancía - Operador Logístico - Empresa de Transporte).

Recomendaciones para la Evaluación

Evaluar constantemente que se pueda cumplir con los protocolos de seguridad establecidos en la compañía para el parqueo y pernoctación del vehículo.

Evaluar las novedades presentadas en los sitios de pernoctación o parqueo.



Para el caso de parqueaderos en carretera, realizar una evaluación de los mismos con una frecuencia semestral (en lo posible) con el fin de verificar las condiciones de funcionamiento de los mismos.

Remitirse a los conductores para evaluar el funcionamiento de los parqueaderos, realizar encuestas con las cuales se pueda verificar la satisfacción en su utilización.

SELECCIÓN COMPAÑÍA ASEGURADORA

La adquisición de un seguro tiene el objetivo de la protección de su patrimonio de riesgos propios al objeto social de su compañía, para la selección de su aseguradora tenga en cuenta:

Recomendaciones para Selección y Control

Elija una compañía de seguros que tenga las condiciones adecuadas para cumplir con las necesidades reales de protección de su patrimonio en el desarrollo de las actividades propias de su objeto social.

Verifique que le ofrezca las coberturas necesarias para la protección de su patrimonio de acuerdo con sus requerimientos operativos en aspectos como: límites por despacho, horarios de tránsito, cubrimiento en sitios de parqueo en ruta, almacenamientos temporales, cubrimiento a cargas especiales, cubrimiento a los diferentes modos de transporte entre otros.

Evalúe los valores agregados como asesorías que le brindan las compañías de seguros para hacer una buena administración de riesgo al igual que su utilidad para mejorar y actualizar sus estándares de seguridad.

Analice el cumplimiento de pagos de siniestros de acuerdo con las condiciones fijadas dentro del contrato de seguro de transporte y lo que se debe cumplir para solicitar una indemnización en caso que sea necesario

SELECCIÓN COMPAÑÍA ASEGURADORA

Recomendaciones para Evaluación

Evalúe de manera objetiva el cumplimiento de los parámetros establecidos y del apoyo recibido del contrato de seguros durante su vigencia en los aspectos de valores agregados ofrecidos.

Verifique el resultado técnico consolidado a la fecha de renovación con el fin de negociar con la compañía las condiciones del seguro para el período siguiente.

Recuerde: Fijar los lineamientos de seguridad de acuerdo con las garantías exigidas por su Compañía Aseguradora.



Reestructura y Gestión de la cadena logística,
de la **Policia Nacional** ante
el **hurto de mercancías**

Capítulo **3**





Infraestructura PONAL

- **Infraestructura PONAL**

De cara a una sociedad en permanente cambio, la Policía Nacional de Colombia, en el marco de su estructura organizacional, es consciente de su participación en la cadena logística como representante de las autoridades que intervienen activamente en garantizar que el patrimonio económico del sector productivo del país no se vea afectado por la delincuencia organizada, en especial que no se victimice cada vez más el gremio del transporte terrestre de carga, ya que este moviliza en gran parte la economía nacional, y genera empleos a lo largo y ancho del país.

El transporte terrestre de carga actualmente es la médula espinal de todos los sistemas logísticos y económicos, los cuales imponen día a día retos y desafíos de seguridad para hacerse más rentables y competitivos, en un mundo globalizado que exige calidad en la prestación de los servicios. Coherentes con la importancia del sector, la Policía Nacional destina parte de su infraestructura, talento humano y recursos a la prevención, seguimiento, control e intervención del hurto de mercancías al transporte terrestre de carga, mal llamado “piratería terrestre”, en alusión a la historia de los piratas de barcos, delincuentes que transformando sus modalidades delictivas hoy realizan estos hurtos en las vías y no en el mar, como en la antigüedad.

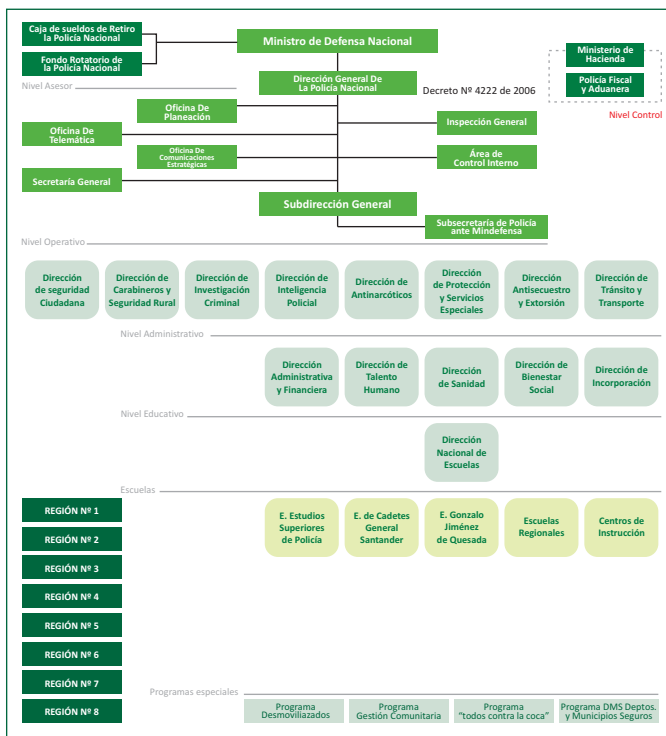
En este sentido, se destaca el liderazgo y el trabajo conjunto que realiza la Policía Nacional de Colombia con el sector privado, institución que ha destinado, de las catorce direcciones que tiene en su estructura orgánica (ocho operativas, cinco administrativas y una educativa), dos para que realicen actividades de prevención, seguimiento, control, intervención e investigación de las organizaciones criminales dedicadas a hurtar mercancías en cualquier punto de la cadena logística.

En este sentido, estas dos unidades policiales, la Dirección de Investigación Criminal e Interpol (DIJIN) y la Dirección de Tránsito y Transporte (DITRA), en la actualidad al mando del señor Brigadier General Carlos Ramiro Mena Bravo y el señor Brigadier



General Rodolfo Palomino López, respectivamente, tienen documentados procesos, procedimientos certificados y personal capacitado para desarrollar acciones que permitan reducir en forma constante las modalidades delictivas de este fenómeno criminal.

Organigrama



Los señores directores de estas dos unidades policiales han sido nombrados, mediante Instructivo No. 018 del 31 de marzo de 2010, Gerentes de la Meta para la intervención del hurto en todas sus modalidades (Director DIJIN) y “piratería terrestre” (Director DITRA), quienes con sus equipos de trabajos y desde su misionalidad se han comprometido decididamente a reducir el hurto en todas sus modalidades.

Además, mediante Directiva Operativa Permanente No. 004 del 20 de abril de 2010 se implementó una **estrategia integral contra el hurto de mercancías en transporte de carga**, con el fin de intervenir con acción policial los corredores viales con mayor índice de hurto de mercancías a lo largo del territorio nacional (red vial primaria, secundaria y terciaria) y el incremento del hurto en zonas urbanas.

Como muestra de este trabajo se creó un comité, encargado de efectuar el seguimiento al delito de hurto en la modalidad “piratería terrestre”, el cual está conformado por:

- El Comandante operativo de seguridad ciudadana, quien lo preside.
- Jefe Seccional de Investigación Criminal - SIJIN
- Jefe Seccional de Inteligencia Policial - SIPOL
- Jefe Seccional de Tránsito y Transporte
- Coordinadores de Tránsito Urbano
- Jefe del Grupo de Antipiratería de la Seccional de Investigación Criminal (SIJIN como dependiente de la DIJIN), quien actuará como secretario técnico.

Dicho comité sesiona los cinco primeros días de cada trimestre, con el fin de analizar la aplicabilidad de los planes operativos, estado de las investigaciones y resultados de la estrategia integral, que estipula desarrollar planes en: peajes, parqueaderos y bodegas, vías, pago de información, búsqueda de personas y coordinación interinstitucional y de prevención en las empresas y gremios afectados.

Así las cosas, la Policía apoya en forma integral a todos los actores de la cadena logística. Para recibir de la manera adecuada y apoyar como empresario la articulación de las autoridades, es importante tener clara, entonces, la misionalidad de la DIJIN y de la DITRA; esto facilita la comprensión de los procedimientos y evita confusiones de cara a los roles internos.

En este sentido, el empresario debe conocer que es importante estar articulado con las dos unidades policiales, entendiendo que cada una cumple un servicio diferente por su especialización, que se apoyan y representan una sola institución policial, de cara a la necesidad de cumplir con el fin último, y es la neutralización del hurto de mercancías (“piratería terrestre”) y la seguridad vial como principales fenómenos que afectan a la cadena logística.

Misión de la DIJIN

La Dirección de Investigación Criminal e Interpol, de la Policía Nacional, tiene como misión contribuir a la seguridad y convivencia ciudadana, mediante el desarrollo efectivo de la **investigación judicial, criminalística, criminológica y la administración de la información criminal**, así como la asistencia a la organización internacional de policía criminal, autoridades nacionales e internacionales, orientada a brindar apoyo oportuno a la administración de justicia en la lucha contra la impunidad.



Dicho en otras palabras, la investigación criminal del hurto de mercancías al transporte terrestre la desarrollan los funcionarios de policía judicial del Grupo Investigativo de Antipiratería Terrestre, existente en esa Dirección, para garantizar la prevención a través del Frente de Seguridad Empresarial (FSE) que hace parte de esta y, por supuesto, la identificación, individualización, judicialización, captura y desarticulación de organizaciones dedicadas a esta actividad ilegal, en el marco del sistema penal oral acusatorio. Para cumplir con este objetivo, y de acuerdo con sus cuatro procesos misionales de segundo nivel e infraestructura y cobertura a nivel nacional e internacional, realiza investigación judicial, criminológica y criminalística, y administra sistemas de información que les permiten idóneamente a sus investigadores contribuir en forma eficiente a la cadena productiva del país.

Misión de DITRA

Contribuir a la seguridad y movilidad de los usuarios de las vías y su infraestructura, mediante un servicio de prevención de la accidentalidad y reducción de los delitos en el transporte multimodal, orientado a garantizar el cumplimiento de la normatividad y propiciar conciencia colectiva de solidaridad, autorregulación y disciplina social.

En otras palabras, esta Dirección garantiza con su servicio en la vía la seguridad vial, realizando planes operativos y de prevención para evitar especialmente la accidentalidad y los delitos, y facilitar la movilidad.



- **Herramientas de prevención, seguimiento, control e investigación criminal de la Policía Nacional**

En esta articulación de esfuerzos existen en la Policía Nacional herramientas articuladas de prevención, seguimiento al delito, control e investigación criminal, que permiten integrar procedimientos para lograr cada día mitigar la posibilidad de aumentar el número de víctimas por el hurto de mercancías, actividad criminal que afecta directamente la operación de todos los actores o eslabones de la cadena logística: generador de carga, empresa de transporte, propietario del vehículo, conductor del vehículo y destinatario de la mercancía.

De prevención: programas de participación e integración empresarial para la prevención y control del delito

La Policía Nacional tiene ocho clases de programas; estos son el conjunto integrado de procesos, procedimientos y formas de participación ciudadana en asuntos propios de la misión institucional⁴, desarrollados en centros urbanos y rurales, con el fin de facilitar la construcción de consensos y aunar esfuerzos



⁴ Confrontar: Dirección General, Policía Nacional (2009). Resolución No. 00912 del 010409. *Reglamento del Servicio de Policía para la Policía Nacional* (art. 135, p. 51). Bogotá: Oficina de Planeación.

entre instituciones, autoridades y comunidad en general, para la solución de problemas identificados en los diagnósticos de convivencia y seguridad ciudadana. Estos son:

1. Los frentes de seguridad: pueden ser locales, barriales, empresariales, etc.
2. Las Escuelas de Convivencia y Seguridad Ciudadana.
3. Redes de apoyo: pueden ser de apoyo y solidaridad o de apoyo y comunicación.
4. Red de cooperantes.
5. Policía cívica: de mayores, juveniles o juveniles de apoyo comunitario.
6. Encuentros comunitarios.
7. Programa ¡Viviendo a lo bien!: de jóvenes a lo bien, barrismo social o comunidades específicas.
8. Otros programas.

Estos programas, año tras año, se han fortalecido y han dejado como herencia la necesidad de mantener en las personas naturales y jurídicas un ambiente constante de seguridad, que garantice el crecimiento de sus intereses.

Un ejemplo son los frentes de seguridad, que por sí solos se definen como: “organizaciones cívicas voluntarias, de carácter comunitario o empresarial, lideradas por la Policía Nacional, donde sus asociados deciden organizarse para mejorar la convivencia y la seguridad ciudadana, construyendo una cultura de seguridad basada en la participación ciudadana”⁵. Su filosofía es hacer que el ciudadano se conciente del rol que debe asumir frente a la convivencia y seguridad ciudadana, comprendiéndose que la única forma de sentirse seguro es participando activamente en la construcción del tejido social y aportando a la reducción de los delitos que afectan a la comunidad o su patrimonio económico.



⁵ Dirección General, Policía Nacional de Colombia (1995). Directiva Permanente 014 del 121095. *Organización y desarrollo de los frentes de seguridad local en el país*. Bogotá: Oficina de Gestión Institucional.

Frente de Seguridad Empresarial de la DIJIN

Este programa de prevención, como herramienta exitosa de trabajo conjunto, se implementó en el año 2001, en la Dirección de Investigación Criminal e Interpol (DIJIN), con el fin de crear un frente común contra los delitos que afectaban el patrimonio económico del sector productivo del país; entonces empezó a funcionar el **FSE** de la DIJIN, inicialmente con la voluntad del sector transportador y en su honor, y gracias a su solidaridad se fueron integrando cada año otros sectores, que manifiestan su interés por tener negocios seguros y asumir con responsabilidad esta tarea, como parte de las necesidades para garantizar el crecimiento de la economía.

Es una organización cívica sin ánimo de lucro, liderada por la Policía Nacional, con el fin de establecer una alianza estratégica entre la institución y el sector financiero del país, para enfrentar, a través de programas y planes conjuntos, las manifestaciones delictivas que los afectan, y contribuir a la consolidación de la seguridad ciudadana.

Marco jurídico

Constitución política de Colombia, artículos 2, 3, 95 y 218.

Resolución 00319 del 08/02/10. “Por la cual se define la estructura orgánica interna y se determinan las funciones de la Dirección de Investigación Criminal e Interpol.

Directiva Permanente 001 del 02 de enero de 2008. “Implementación del Frente de Seguridad Empresarial Financiero en las Seccionales de Investigación Criminal”.

Estrategia Nacional para la Convivencia y Seguridad Ciudadana del Gobierno nacional.

Plan Integral de Seguridad Ciudadana de la Dirección General de la Policía Nacional.

Metas estratégicas de la Dirección de Investigación Criminal e Interpol.

Instructivo 016 del 031006. Unificación de criterios para el funcionamiento de los Frentes de Seguridad Empresarial.

Directiva Permanente 087 del 190510. “Implementación y creación de los Frentes de Seguridad Empresarial en las Seccionales de Investigación Criminal”.

Reglamento del FSE.

El FSE representa beneficios sin costo

- Frente común de prevención del delito.
- Es una herramienta para los sistemas de prevención de riesgos.
- Genera conciencia acerca de que los riesgos y la rentabilidad están asociados, lo cual permite realizar análisis predictivo.
- Es una oportunidad de adopción de buenas práctica de gobierno corporativo (políticas integrales de prevención).
- Cultura de responsabilidad social empresarial, que contribuye a proteger el mercado.

Productos y servicios



El Frente de Seguridad Empresarial de la DIJIN ha representado la alianza de mayor trayectoria entre la Policía Nacional y la comunidad empresarial, que ha permitido el continuo mejoramiento en la calidad de los servicios, que hoy ubica a esta en un lugar privilegiado; goza de credibilidad y posicionamiento, orienta y apoya de manera continua e ininterrumpida los procesos productivos del país, desde las

perspectivas de la prevención y la investigación criminal, mediante un trabajo mancomunado y corresponsable con el sector privado, en el que se ofrecen servicios y productos como:

- ❖ Apoyo para la formulación de diagnósticos que permitan identificar las causas y factores originadores y facilitadores del riesgo empresarial.
- ❖ Análisis estadísticos (Sala Estratégica de Intervención contra el Hurto).
- ❖ Capacitaciones mensuales.
- ❖ Servicio de operador 24 horas, para la atención y gestión de preventivos y siniestros.

- ❖ Consulta de antecedentes de personas y vehículos.
- ❖ Optimización de comunicaciones entre el sector privado y la institución.
- ❖ Asesorías con recomendaciones de seguridad.
- ❖ Entrega de publicaciones diarias y boletines de prevención.
- ❖ Elaboración y difusión del *Manual de seguridad en el transporte terrestre de carga*, hoy denominado *Manual de seguridad para la cadena logística*, en atención a la transformación del delito, la claridad que hoy existe sobre la responsabilidad que asiste del tema a todos los actores y ampliación de la cobertura en sus contenidos.

Actividades permanentes que fortalecen el programa

- Realiza visitas permanentes por parte del Frente de Seguridad Empresarial DIJIN e Interpol a las empresas afiliadas, con el propósito de recibir información de primera mano en necesidades de seguridad.
- Implementa el funcionamiento del frente de seguridad en las Seccionales de Investigación Criminal-SIJIN, actividad que se está desarrollando en cumplimiento de la Directiva 087 del 19 de mayo de 2010.
- Mediante reuniones periódicas de fortalecimiento con las empresas afiliadas, donde se analiza la efectividad de la alianza en materia de seguridad empresarial, el nivel de participación de todos los integrantes, los avances de los compromisos proyectados y la actualización de datos.
- Difusión de la filosofía de los frentes de seguridad empresarial, su ubicación y resultados, a través de los medios de comunicación.
- Programas y campañas que motiven la vinculación de nuevas empresas.
- Permanente realización de capacitaciones, en las que se propicien espacios de intercambio de conocimientos técnicos y científicos con los afiliados, que redunden en la minimización del riesgo en la cadena de suministros.
- Ampliación de los frentes de cobertura empresarial por línea de negocio.

- Reuniones periódicas con el Consejo Directivo del Frente, con el fin de revisar el cumplimiento del plan de trabajo anual y el reglamento por parte de los afiliados.
- Cumplir el portafolio de servicios, y mejorarlo de manera continua, garantiza respaldo y apoyo a los procesos productivos de las empresas y multinacionales en Colombia, convirtiéndose en una necesidad demandada del sector privado y en un interés prioritario el funcionamiento y fortalecimiento, año tras año, del Frente.

Pasos del proceso de afiliación

- Diligenciamiento del formulario de inscripción al Frente de Seguridad.
- Solicitud dirigida al responsable del FSE, firmada por el representante legal.
- Dos recomendaciones de empresas afiliadas al FSE.



- Listado impreso del personal (solo si son menos de treinta); listado en medio magnético (CD) (más de treinta), en Excel tres columnas: número, nombres y apellidos completos, números de cédulas (sin puntos ni comas).
- Listado impreso de vehículos al servicio de la empresa.
- Certificado de Cámara de Comercio, original y reciente.
- Resolución de la superintendencia o ministerio que regule la actividad de su objeto social.

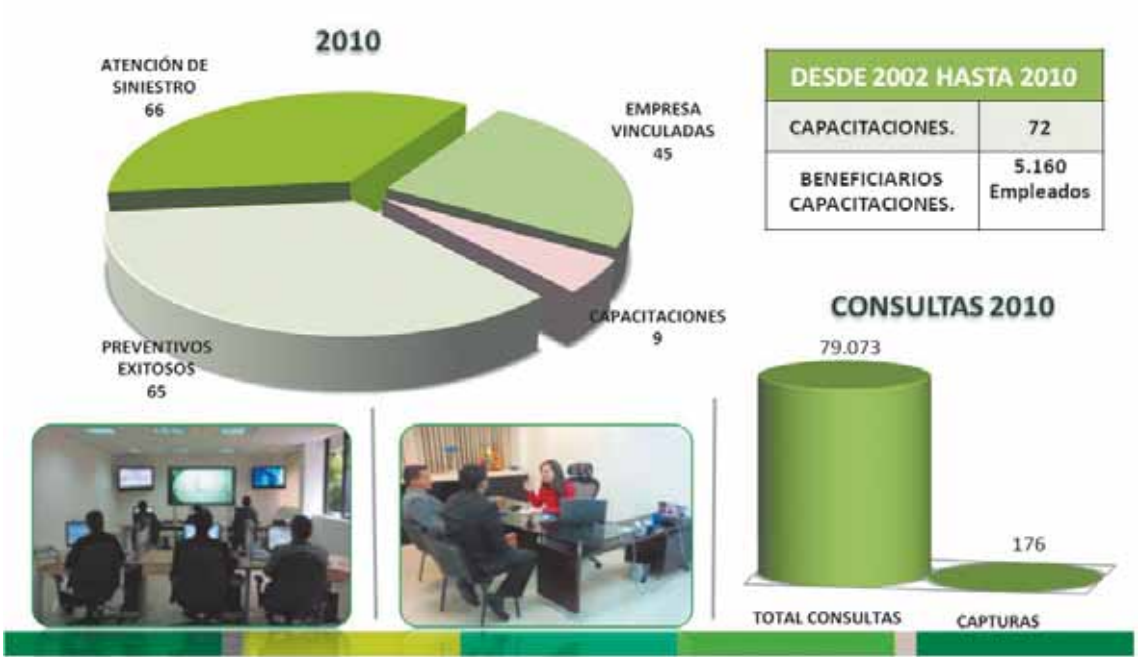
Compromisos de los afiliados

- Reserva de información sobre antecedentes suministrados.
- Sugerencias para el buen funcionamiento del FSE.
- Aporte de las denuncias para análisis criminológico.
- Participar en capacitaciones.
- Ser parte activa de la mesa de trabajo e intercambiar información.
- Apoyo en las investigaciones.



Derechos de los afiliados

- Respuesta oportuna en la verificación de antecedentes de personas y de vehículos.
- Coordinación con las unidades policiales en caso de siniestro, con el fin de generar una respuesta oportuna por parte de la autoridad competente.
- Reporte del estado de las vías a nivel nacional.
- Asesoría sobre el procedimiento que se debe seguir en caso de siniestro (denuncia).



Resultados y gestión de este programa

Total agremiaciones y empresas vinculadas a 31 de octubre de 2010: 550

Red Integral de Seguridad en el Transporte (RISTRA)

Es una estrategia liderada por la Dirección de Tránsito y Transporte (DITRA), que garantiza confianza en la movilización por carretera, con protocolos específicos ante posibles eventos de emergencia, soportada con una red integral de seguridad en el transporte.

Política integral de seguridad y calidad

La Dirección de Tránsito y Transporte está comprometida con la disminución significativa de eventos negativos en las carreteras nacionales, trabajando mancomunadamente con el gremio transportador y manteniendo activa la capacitación y formación a todos los involucrados.

Objetivo integral

Disminuir eventos de pérdida y accidentalidad.

Indicadores de gestión

- ✓ Acciones eficaces contra delincuentes
- ✓ Alertas atendidas
- ✓ Accidentes por corredores nacionales
- ✓ Prevención de siniestros



- **De seguimiento o monitoreo: Observatorio del Delito y Sala de Intervención contra el Hurto**

En la anterior edición del manual, la Sala de Intervención contra el Hurto se mencionó como un proyecto en construcción para el Área Investigativa de Delitos Contra el Patrimonio Económico, de la DIJIN. Actualmente es una realidad, que se ha convertido no solo en una herramienta tecnológica, con un innovador sistema de información geográfica, sino en un componente fundamental del Observatorio del Delito de la Policía Nacional, que apoya las decisiones del mando institucional; es un soporte de la investigación judicial para la desarticulación de estructuras criminales, que permite, a partir del permanente seguimiento y monitoreo del delito, generar estrategias que golpeen de manera estructural el hurto en todas sus modalidades (personas, residencias, comercio, mercancías, informático, a entidades financieras, aseguradoras y de vehículos), y en general todos los delitos que afectan el patrimonio económico de las empresas y de sus empleados, y cobran importancia otros, como los informáticos, la falsificación, la estafa, entre otros tipos penales.

En este sentido, los analistas del Área Investigativa de Delitos Contra el Patrimonio Económico apoyan de manera especializada e idónea los procedimientos, productos y servicios del **Observatorio del Delito de la Policía Nacional**, como grupo interdisciplinario e interinstitucional que realiza seguimiento, análisis e investigación científica a las fenomenologías criminales que ocurren en Colombia, a través del análisis cuantitativo y cualitativo, así como puntualmente de la investigación científica y criminológica.

Se apoyan en la plataforma tecnológica integral basada en un desarrollo de inteligencia de negocios, lo que hace que el *software* del Observatorio sea un innovador sistema de información geográfica, que permite modelar el entorno espacial (georreferenciación y geocodificación) de una situación delictiva, así como realizar minería de datos de varios sistemas transaccionales, para realizar seguimiento permanente y a nivel nacional de la criminalidad en general en todas sus posibles variables (sistema estadístico) y específicamente del hurto de mercancías al transporte terrestre o la “piratería terrestre”.



Servicios

- ❖ Administrar sistemas de información, registro y consulta.
- ❖ Producir información estadística y de tipo estratégico (análisis y asesorías a las empresas).
- ❖ Información georreferenciada de actividad criminal.
- ❖ Reportes de seguimientos operativos a quienes los requieran.
- ❖ Mantenimiento de la alianza estratégica con el gremio comercial y/o empresarial, para intercambio de información que permita asesorar la toma de decisiones a nivel operativo.

LA POLICÍA NACIONAL SE ENCUENTRA INTEGRADA AL PROGRAMA GUBERNAMENTAL DENOMINADO “SEGURIDAD EN CARRETERAS NACIONALES”

En la actualidad, en el país funciona este programa, que permite que las autoridades nacionales monitoreen permanentemente las principales carreteras nacionales, el cual funciona las 24 horas del día y los 365 días del año.

El programa se lleva a cabo teniendo en cuenta tres fases: la primera incrementó la presencia de la fuerza pública en las vías, y con ello consiguió recuperar la confianza de los viajeros; la segunda (que se encuentra en ejecución y se estima que terminará en el 2010) pretende generar una cultura vial, a través de acciones de prevención y atención, y la tercera busca conseguir una seguridad multimodal, que vincule todos los sistemas de transporte nacionales.

El programa surge por la necesidad de garantizar a la sociedad la transitabilidad en condiciones de seguridad y oportunidad, lo cual llevó a una reducción de

la criminalidad en las carreteras, especialmente en delitos como piratería, terrorismo y secuestro, entre otros.

El uso de la tecnología es fundamental en la aplicación de este programa; por lo tanto, el conjunto de herramientas tecnológicas implementadas en cada uno de los tramos permite monitorear de forma permanente puntos críticos de infraestructura y de orden público desde una sala de control, lo que posibilita una reacción inmediata, con el fin de mitigar estos eventos.

- **De investigación: Dirección de Investigación Criminal e Interpol**

En este escenario, de permanente atención por la transformación del delito ante una sociedad dinámica, la Policía Nacional ha mantenido su interés por lograr intervenir de la manera más contundente este flagelo, caracterizando este y los demás delitos de mayor impacto que afectan la seguridad y la convivencia ciudadana.

Como ya se mencionó de manera general al inicio de este capítulo, para la investigación judicial la Policía Nacional cuenta con una Dirección de Investigación Criminal e Interpol, que tiene a su vez Seccionales de Investigación Criminal-SIJIN en todo el país (dependientes de la Coordinación Regional de Investigación Criminal ubicada en la DIJIN); además, en el interior de estas unidades existen las Áreas Investigativas de Delitos contra el Patrimonio Económico, y de manera especializada los **grupos investigativos de antipiratería terrestre**, que se dedican en forma exclusiva a intervenir e investigar puntualmente el hurto de mercancías a los actores de la cadena logística.

- **Situación actual del hurto de mercancías a la cadena logística - “piratería terrestre”**

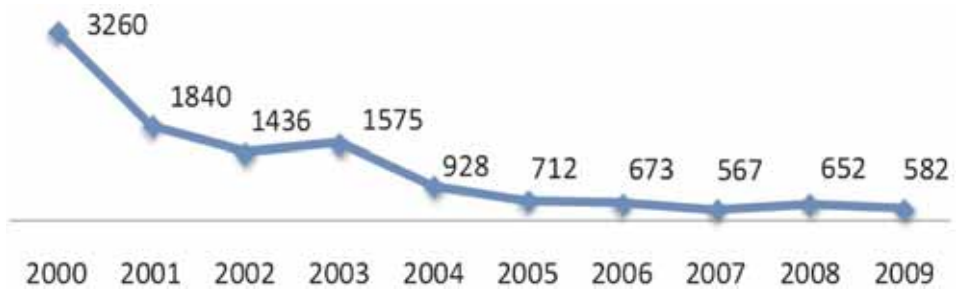
A continuación se presenta un análisis sobre los hechos delictivos en la red vial primaria del país en los años 2003-2009 y 2010 (hasta el 31 de octubre), tomando como indicadores los delitos de piratería terrestre, retenes ilegales y terrorismo, en las unidades y municipios adscritos a esta red.

Hurto de mercancías al transporte terrestre de carga (hechos de piratería terrestre)

A partir de la definición de la piratería terrestre como toda actividad al margen de la ley encaminada al hurto, generalmente de manera violenta, de vehículos transportadores de carga y/o pasajeros, utilizando para esto diferentes maniobras,

definidas como punibles por la ley penal vigente y que se realizan ya sea durante el desplazamiento de los automotores o cuando se encuentran estacionados en algún lugar, sea de origen o de destino, se presenta el comportamiento de esta modalidad delictiva, realizada por la delincuencia común y organizada.

Evolución estadística

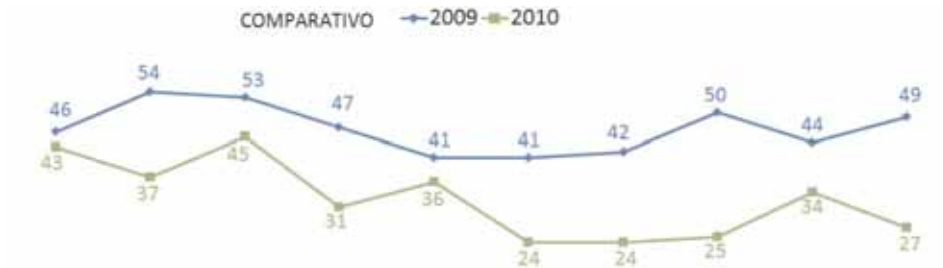


Fuente: Centro de Investigaciones Criminológicas DIJIN.
Datos extraídos de SIEDCO, sujetos a variación por denuncias a SIDENCO

En términos generales, la piratería terrestre se ha reducido ostensiblemente durante el período 2000-2009, lo que constituye un aspecto muy positivo para el país si se tiene en cuenta que en Colombia el 85% de las mercancías se transportan por vía terrestre.

Además del énfasis que se ha puesto en la seguridad de las vías con el desarrollo de la política de seguridad democrática, la tendencia descendente se debe a la inclusión de los sistemas electrónicos por parte de las empresas para el transporte de mercancías por carretera. No obstante, el uso de estos nuevos sistemas ha generado mayores costos para los transportadores, los cuales recaen, en última instancia, sobre el consumidor final, a través de la alzas en los precios de los bienes.

En el 2009 sucedieron 467 casos de piratería terrestre en el país. El punto más alto se presentó en febrero, con 54 casos, y a partir de ese mes se ha observado una tendencia decreciente, con un promedio de 22 casos mensuales en el mes de junio del 2010.



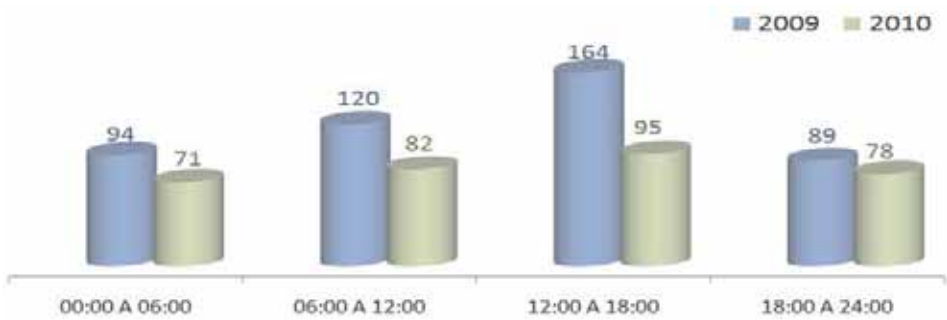
Fuente: Centro de Investigaciones Criminológicas DIJIN.

Datos extraídos de SIEDCO, sujetos a variación por denuncias a SIDENCO

Los días de la semana en que se registran mayor número de casos son los jueves, viernes y sábado, puesto que son estos en los cuales se presenta el grueso del transporte de carga en el país, comportamiento que se confirma al observar que los lunes, miércoles y domingos son los que registran menor número de casos de piratería terrestre. El mismo comportamiento se exhibió durante el 2009, que presentó los jueves, viernes y sábados como los días con mayor número de ocurrencias.

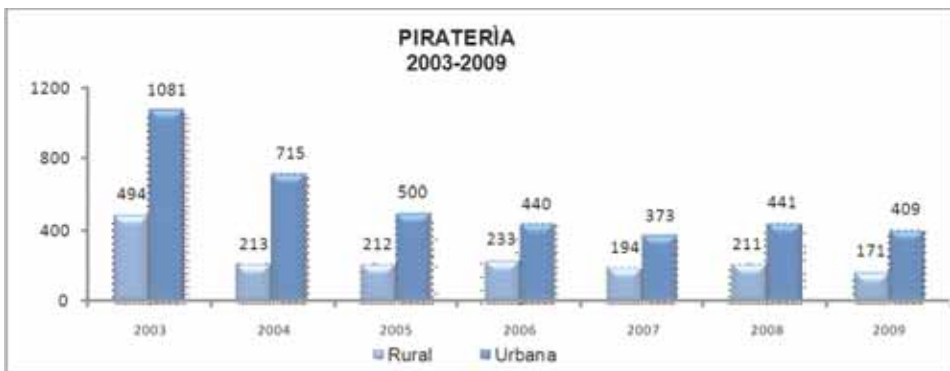


Comparativa de esta conducta delictiva en el período comprendido entre 1 de enero a 31 de octubre 2009 frente a los delitos ocurridos entre 1 de enero a 31 de 2010



Comparativa de esta conducta delictiva en el período comprendido entre 1 de enero a 31 de octubre 2009 frente a los delitos ocurridos entre 1 de enero a 31 de 2010

De igual forma, es importante destacar que los hurtos se presentan principalmente en las horas del día, puesto que es entre las 6 y las 18 horas del día en que existe un mayor flujo de mercancías por las carreteras del país. Con respecto al 2009, el comportamiento es similar, pero se destaca que la mayor presencia por parte de la fuerza pública en las vías llevó a una disminución significativa en el número de casos registrados para el 2010, entre las 6 y las 18 horas.



Fuente: Centro de Investigaciones Criminológicas DIJIN.
Datos extraídos de SIEDCO, sujetos a variación por denuncias a SIDENCO

En principio, esta conducta se practicaba en áreas rurales; sin embargo, para los últimos años los delincuentes han trasladado sus focos de acción, y afectan en la actualidad principalmente las zonas urbanas. Así, los hurtos se presentaron con mayor frecuencia en las áreas metropolitanas, debido a que estas ciudades se convierten en punto de encuentro obligado para los vehículos que transportan carga; además, los delincuentes cuentan con un mayor flujo de automotores, y la malla vial de la ciudad les posibilita ocultar rápidamente el bien hurtado o contar con vías de acceso y/o escape, lo que no sucede en las carreteras, que tienen tramos largos y sin variantes.

Vale la pena mencionar que a pesar de ser las áreas urbanas las más afectadas por esta conducta criminal, para el 2010 se presentó un importante descenso en los casos registrados en las zonas urbanas, con respecto al año anterior. Así, los casos pasaron de 467 a 326, lo que representa un descenso de 30,2%.

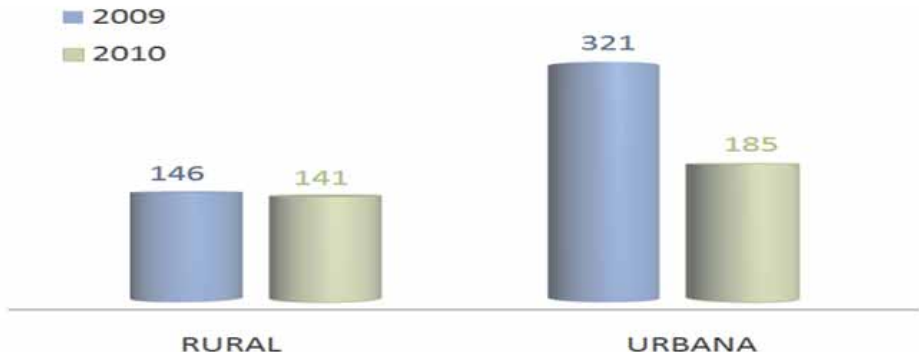
En términos generales, se observa que esta modalidad delictiva en la red vial primaria (zona rural) presenta un comportamiento variable, con tendencia descendente en los últimos tres años comparados; en el 2003 se registraron el mayor número de casos de piratería, con 494, y en el 2009 se encuentra pico más bajo, con 171. Al comparar los casos presentados en el 2009 con los del 2003, se nota una disminución del 65%, lo que significó 323 casos menos.

Igualmente, la zona urbana presentó un comportamiento irregular, teniendo en cuenta que para el 2003 se registraron 1.081 delitos, siendo este el pico más alto en el periodo objeto de estudio, mientras que para el 2009 se presentaron 409 casos de piratería, lo que mostró un decremento del 62%, al compararlos con los hechos presentados en el 2003.

Una de las estrategias que influyeron en la sensible disminución de este flagelo del transporte de carga colombiano, ha sido la creación de los Frentes de Seguridad Empresarial⁶, una iniciativa de la Policía Nacional de Colombia para “establecer canales adecuados de comunicación con el sector empresarial del país, con el fin de prevenir el hurto en la modalidad de piratería terrestre”.

⁶ El Frente de Seguridad Empresarial surgió de la iniciativa del Jefe del Grupo Antipiratería Terrestre de la SIJIN, quien se reunió con su comandante y representantes de varias empresas de transporte preocupadas por el alarmante incremento de la piratería terrestre en el año 2000. Visto en: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:wSvkS2tg6gAJ:www.afse.org.co/Qui%C3%A9nessomos/tabid/331/Default.aspx+frente+de+seguridad+empresarial+2010&cd=2&hl=es&ct=clnk&gl=co. 04/06/40>

Comparativa de esta conducta delictiva en el período comprendido entre 1 de enero a 31 de octubre 2009 frente a los delitos ocurridos entre 1 de enero a 31 de 2010



Fuente: Centro de Investigaciones Criminológicas DIJIN.

Datos extraídos de SIEDCO, sujetos a variación por denuncias a SIDENCO

En la actualidad, las empresas comercializadoras y transportadoras cuentan con sistemas de posicionamiento global (GPS) en sus vehículos, lo que ha permitido tener un mayor control y monitoreo del transporte de carga en nuestro país. De esta forma, con la implementación de los sistemas electrónicos se evita la participación de los conductores y/o empleados en el hurto.

El tema del hurto de mercancías hoy interesa a todos los actores en igual proporción, no solo porque la seguridad está asociada a la rentabilidad de cada empresa, sino porque las modalidades utilizadas por las organizaciones dedicadas a esta conducta criminal pueden afectar indirectamente la seguridad ciudadana, cuando el patrimonio económico de quien genera empleo se ve afectado.

Existe voluntad de varios actores para consolidar el proyecto de elevar a delito autónomo esta conducta y, así mismo, el incremento de penas al hurto y la receptación. La iniciativa de crear un tipo penal autónomo, que castigue drásticamente “el hurto en la cadena logística del transporte”, consolida las posiciones de los organismos del Estado que velan por la seguridad y la tranquilidad pública, y de los gremios pertenecientes a la cadena productiva del país.



Modalidades

Dentro de las modalidades más reconocidas se encuentran:

1. **Autohurto.** El conductor, en complicidad con los delincuentes, se apodera de la carga, y simula haber sido víctima de un atraco.
2. **Suplantación de autoridad.** El vehículo es detenido por delincuentes que portan prendas de uso privativo de la fuerza pública, quienes simulan verificar documentación de los ocupantes, para luego intimidarlos y reducirlos, y proceder a hurtar la mercancía.
3. **Suplantación de identidad.** Es un tipo de engaño diseñado con la finalidad de hurtar los datos personales y/o documentos de una persona, los cuales se utilizan para el apoderamiento de la mercancía, sin importar que se está incurriendo en el delito de estafa.
4. **Saqueo de contenedores.** Actividad mediante la cual los delincuentes abren los contenedores por las bisagras, cortando los tornillos de tal manera que se puedan reemplazar sin que el conductor o propietario lo note, ya que el sello de seguridad nunca es violentado, y así descargan parcial o totalmente la mercancía, y la trasladan a otro vehículo.
5. **Gemeleo.** Actividad mediante la cual un vehículo es acondicionado con características similares a otro (número de placas, color, marca, modelo, etc.), con el fin de que lo suplante en el momento en que se va a cargar la mercancía, para inmediatamente retirarla del lugar y hurtarla.



En la siguiente tabla se presentan los casos según modalidades delictivas

MODALIDADES	2009	2010
ATRACO	383	275
SUPLANTACIÓN DE AUTORIDAD	45	34
AUTORROBO	10	1
DESCUIDO	5	1
NO REPORTADA	17	12
ENGAÑO	7	4
TOTAL	467	327

Fuente: Centro de Investigaciones Criminológicas DIJIN.
Datos extraídos de SIEDCO, sujetos a variación por denuncias a SIEDCO

Al realizar un ejercicio comparativo de estas conductas delictivas en el periodo comprendido entre el 1º de enero y el 31 de octubre del 2009, frente a los delitos cometidos entre el 1º de enero y el 31 de octubre del 2010, se encontró que, por modalidad, en el primer periodo comparado se le otorga al atraco la cantidad de 383, cifra que al compararla con el último periodo analizado muestra una variación absoluta de 84 casos menos; en su orden, siguen las acciones que son materia de investigación, con 17 y 12 casos, respetivamente, y las modalidades que menos tuvieron participación hasta lo corrido del 2010 son descuido, quizás propio, que presentaron 5 y 1 casos, respetivamente.

Víctimas y victimarios

Frente al hurto de mercancías al transporte terrestre de carga, la delincuencia da muestras de incipientes sistemas de organización, en los cuales los ilícitos son perpetrados por personas que planean y ejecutan el delito, conocidos en el medio delincencial como “victimarios”, quienes al momento de abordar al conductor, que es la “víctima”, no solo causan daño económico y físico sino moral, valiéndose de la utilización de armas blancas y de fuego para intimidar y atemorizar a los conductores.

Víctima

No existe un perfil único de las personas y/o instituciones que resultan afectadas por la “piratería terrestre”; sin embargo, para comprender mejor el fenómeno delincencial, las víctimas se pueden clasificar en:

- ✓ **Víctimas directas.** Corresponden a las empresas transportadoras de carga, conductores de los vehículos asaltados, quienes reciben la agresión física y psicológica, como también pérdidas económicas dejadas por los delincuentes. En el transporte de pasajeros, estos son los directamente afectados.
- ✓ **Víctimas indirectas.** Son las empresas o personas dueñas de la carga, los intermediarios y las compañías aseguradoras; cada uno de estos actores pasivos debe asumir cuantiosas pérdidas por los siniestros. De igual manera, el gremio que reúne a las diferentes empresas pertenecientes a la cadena de servicios logísticos y de transporte de carga por carretera.

Victimario

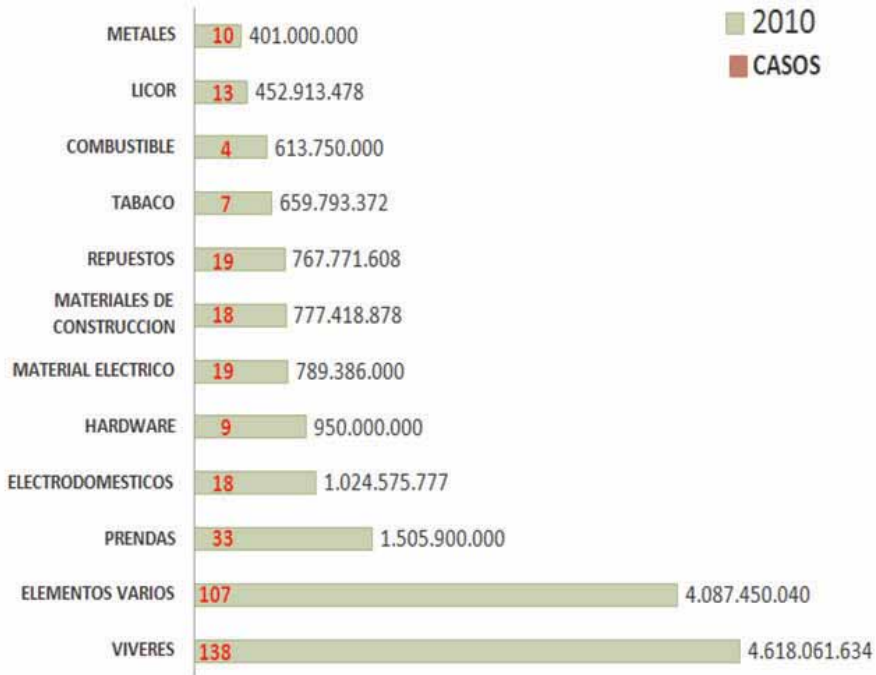
El delincuente dedicado a los hurtos mediante piratería terrestre tiene connotaciones diversas, inicia su carrera delictiva en bandas con diferente grado de organización logística y diversas características de sus integrantes; es decir, se encuentran desde grupos incipientes e inexpertos, hasta bandas organizadas, que poseen características de sus componentes, así:

- ✓ **Cabecilla o jefe.** Con amplia experiencia en el ramo, debe poseer mando y organización; adicionalmente, esta persona debe tener contactos a todos los niveles en el campo en el que se desenvuelva (carga o pasajeros), como también en los ambientes criminales, y no se descarta que posea algún nexo con servidores públicos.
- ✓ **Contactos.** Encargados de informar todo lo relacionado con la potencial víctima del hurto; pueden ser los mismos conductores de vehículos, funcionarios de empresas transportadoras, de vigilancia privada, dueños de la carga o funcionarios de entidades públicas.
- ✓ **Autores materiales del hecho.** Son los encargados de realizar el ilícito, someter a sus víctimas y hurtarles los elementos que transportan, para luego entregarlos a los reducidos o distribuidores; son delincuentes con gran experiencia, se caracterizan por su comportamiento agresivo hacia sus víctimas y demostración de poder, representado en su capacidad armada y logística, así como en la superioridad numérica.

- ✓ **Reducidores.** Son personas de estatus social medio, encargadas de recibir los artículos hurtados y venderlos en forma “lícita”, utilizando para ello establecimientos legalmente constituidos y haciendo más difícil el rastreo de las mercancías; no trabajan con una sola banda sino que pueden prestar sus servicios a varias.

- ✓ **Delincuencia común.** No siempre los responsables de hechos de piratería terrestre son bandas organizadas; también se encuentran delincuentes ocasionales, quienes se reúnen eventualmente a cometer un delito de este tipo, ya sea para cubrir una necesidad inmediata o modificar en forma temporal sus costumbres delictivas.

- ✓ **Subversión.** Muy común en zonas de influencia guerrillera; su accionar se concentra sobre todo en asalto mediante la utilización de retenes para vehículos transportadores de pasajeros y/o de carga; a estos los despojan de sus pertenencias. Principalmente hurtan alimentos o medicinas para las cuadrillas subversivas o, en algunos casos, para repartir en barrios de clase baja, a fin de ganarse la simpatía de sus habitantes. Quienes se dedican al hurto mediante piratería terrestre pertenecen a la delincuencia común y organizada y a los grupos armados ilegales (subversión y autodefensas). La mayoría de los hechos corresponden a la delincuencia común, seguida por los grupos armados ilegales.



Comparativa de esta conducta delictiva en el período comprendido entre 1 de enero a 31 de octubre 2009 frente a los delitos ocurridos entre 1 de enero a 31 de 2010

Fuente: Centro de Investigaciones Criminológicas DIJIN.

Datos extraídos de SIEDCO, sujetos a variación por denuncias a SIDENCO





Recomendaciones Generales





Recomendaciones Generales

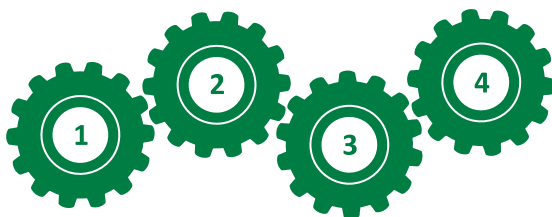
Dentro de la cadena logística es indispensable conocer los riesgos para trabajar en acciones preventivas, a fin de mitigar el efecto en cualquier eventualidad en que se puedan presentar.

Es claro que dentro del alcance en este compendio de recomendaciones para mejorar la seguridad en cada uno de los procedimientos, y en especial en los que se han identificado a raíz de las diferentes investigaciones efectuadas por parte de los sectores privado y público, está el caso específico de la Policía Nacional, a través del FSE, RISTRA y la Sala de Intervención contra el Hurto.

La prevención del riesgo debe comenzar por un análisis interno de vulnerabilidades, realizando los siguientes pasos:



PREVENCIÓN DEL RIESGO



debe iniciar con un análisis interno de vulnerabilidades realizando los siguientes pasos:

1. Identificación de las Vulnerabilidades según las Necesidades

¿Qué servicios necesito contratar y qué condiciones debe tener?

¿Qué debo evaluar en la contratación?

Tener en cuenta las recomendaciones por cada uno de los actores de la cadena logística.

¿Qué experiencia necesito?

¿cumple con los requisitos legales?

¿Qué requisitos debo verificar para minimizar el riesgo?

¿Qué procedimientos debo exigir a las empresas que debo contratar para evitar pérdidas en mis operaciones?

SI

¿Es mercancía de alto riesgo?

NO

confirmar con frecuencia estadísticas de mercancías de alto riesgo (FSE)

¿Que apoyo de seguridad requiero?

1. Acompañamiento técnico y de escoltas.
2. Control de tráfico en ruta.
3. Confidencialidad en la información

2. Identificación de mis Riesgos Reales

Identificación y verificación que el vehículo cuente con las condiciones técnicas adecuadas

Establecer un plan de ruta que contemple el horario de tránsito autorizado y las medidas de seguridad pertinentes incluidos sitios de pernotación según la naturaleza de la mercancía

Crear un sistema de control para el manejo de información

Crear y exigir controles constantes de precintos desde el inicio de ruta través de inspecciones y revisiones de los vehículos en ruta

3. Disminución del Impacto o Efecto



Las empresas deben establecer procedimientos por escrito, de planes de contingencia que cubran:

Rutas Predeterminadas - Rutas Alternas

Protocolos de Activación de Alarmas

Identificación de Apoyos existentes cerca al entorno de las autoridades competentes

(Redes Hospitalarias, Redes de Apoyo)

4. Evaluación del Impacto

¿Cuáles serían los daños comerciales, económicos y morales que causarían la ocurrencia del riesgo?

Fijación de Indicadores

Nº Incidentes sucedidos / Nº de despachos efectuados en vehículos subcontratados

Nº Accidentes sucedidos [Vehículos Propios / Vehículos Subcontratados / Nº de despachos en el mes

Nº de despachos autorizados a vehículos subcontratados / Nº de despachos mes

Nº de vehículos aprobados para trabajar / Nº de postulados en el mes

Nº de conductores aprobados para trabajar / Nº de postulados en el mes

RECOMENDACIONES APLICABLES AL CONTROL EN DESPACHOS NACIONALES

Nivel 1

- ✓ Establezca comunicación telefónica de acuerdo con los parámetros anteriormente establecidos, según el tipo de mercancía.
- ✓ Si no logra establecer comunicación, busque a través de los puestos de control, anterior y posterior al sitio donde se supone que debe estar el vehículo.
- ✓ Comunique y recomiende la ubicación del vehículo con otros automotores que se encuentren dentro de la ruta de su empresa o de empresas transportadoras de carga que cubran la ruta.
- ✓ Llame a los teléfonos proporcionados por el conductor, de sus familiares y del propietario, para verificar con ellos si se ha comunicado.
- ✓ Verifique la última ubicación reportada por el satelital, en caso de que el vehículo lo posea, y confirme si la transmisión sigue siendo óptima.

Nivel 2

- ✓ Si no obtiene reporte del vehículo con las medidas anteriores, comuníquese con el FSE y haga un informe lo más completo posible de las características del vehículo y del último punto del que se tuvo información.
- ✓ Solicite al FSE que le colabore con los demás grupos de apoyo de la Policía Nacional, para que de manera coordinada con las autoridades se inicie la búsqueda.
- ✓ Confirme de nuevo, con todos los contactos antes nombrados, si hay algún tipo de información sobre la ubicación del vehículo; en caso negativo, inicie el plan de búsqueda, en especial para mercancías consideradas de alto riesgo.

Nivel 3

- ✓ Inicie el operativo teniendo en cuenta las recomendaciones de seguridad y apoyándose con las autoridades y empresas de transporte que tengan vehículos en la ruta.
- ✓ Busque apoyo con empresas de taxis urbanas y municipales de la región, y ofrezca recompensa por información concreta sobre el vehículo y la carga.



- ✓ Informe al generador de carga sobre la situación y los operativos de seguridad que se están haciendo.
- ✓ Mantenga información constante con el FSE.
- ✓ Si el vehículo aparece, empiece a informar a los diferentes contactos, para proceder al desmonte de los operativos.
- ✓ Evalúe la situación presentada y realice los ajustes necesarios en materia de seguridad.

Recomendaciones para despachos urbanos

Por las condiciones de inseguridad y la experiencia casuística del FSE, los perímetros urbanos son los sectores más afectados para el hurto de mercancías; a fin de evitar estas pérdidas, se recomienda que el departamento de seguridad o la gerencia operativa elaboren un plan de ruta urbano, que intensifique los esquemas de seguridad y que sea de total cumplimiento por parte del conductor y del área encargada del control de tráfico; para este fin se presentan las siguientes recomendaciones.

Coordine previamente, en el sitio de entrega o cargue, la persona y el vehículo autorizado para este retiro; canalice esta información a través del generador de carga, para que le facilite el proceso; en lo posible, realícelo por escrito.



En el momento en que el vehículo se encuentre cargado, indíquele al conductor que debe pedir la autorización, a seguridad o a control de tráfico, para el inicio del recorrido y la coordinación del acompañamiento de escolta, en caso de que sea necesario.



Mantenga comunicación constante con el conductor y, en caso de ir, con el acompañamiento de escolta, a fin de ir coordinando el esquema de seguridad en el sitio autorizado para el descargue.



Recuerde que los despachos urbanos deben efectuarse a través de empresas de transporte cuando no se cuenta con equipos propios para este fin, por parte del generador de carga, de acuerdo con lo establecido en la reglamentación de transporte de carga terrestre. Decreto 173 - 2001

Recomendaciones finales

Se deben aplicar todas las recomendaciones y protocolos de selección y evaluación de proveedores. Es importante aplicar el Plan de Calidad y Seguridad propuesto para las empresas de carga por carretera, especialmente para el transporte tercerizado o subcontratado (*outsourcing*), o en su defecto, tener uno que le permita minimizar riesgos.

Debe diligenciarse el reporte de novedades al FSE y al RISTRA, con el fin de permitir que las entidades policiales articulen esfuerzos desde su misionalidad con la estrategia, para realizar las gestiones necesarias sobre la vía en caso de un apoyo, la recuperación del vehículo y la mercancía, la captura de los responsables de evento delictivo, judicializarlos y desarticular las estructuras criminales dedicadas a afectar la cadena logística en alguno de sus eslabones o de sus actores.

Es importante no omitir un **acuerdo de seguridad para conductores o transportistas**, y mantenerlo actualizado y firmado, el cual debe contener, como mínimo, los siguientes puntos. El conductor se compromete a:

- ✓ Mantener la integridad de la carga entregada.
- ✓ Mantener la ruta establecida para el movimiento de la mercancía, y en caso de presentarse un obstáculo o evento que requiera un cambio de vía, reportar al área de tráfico y seguridad de la empresa, a fin de recibir aprobación para el cambio.
- ✓ Reportar cualquier novedad que se presente, en el cambio o forma del medio de carga; es decir, si se evidencian cambios de color en el contenedor o medio de transporte, caletas internas y demás, para lo cual debe comunicarse con el FSE y el RISTRA, para informar la novedad.
- ✓ Permitir la inspección del vehículo y el tráiler, según las listas de verificación, y decir la verdad con respecto a las condiciones físicas y mecánicas del vehículo.
- ✓ Velar por la seguridad del vehículo en los sitios de estacionamiento, verificando los precintos de seguridad, y hacer rondas de inspección alrededor del vehículo, a fin de garantizar la integridad de la mercancía.
- ✓ Participar activamente en las prácticas de entrenamiento para conductores y funcionarios de las empresas afiliadas.

- ✓ Notificar tan pronto como una autoridad competente (previa verificación con el FSE o el RISTRA) haga una inspección al vehículo, para lo cual debe solicitar aprobación al jefe de seguridad de la empresa.
- ✓ Custodiar el precinto de emergencia entregado, el cual solo será usado cuando la Policía Fiscal y Aduanera (POLFA) haya quitado el sello o precinto inicial asignado, y de esto debe reportarse su colocación, verificando que el nuevo esté bien colocado.
- ✓ Autorizar a la empresa a que permanentemente verifique información sobre su honestidad y transparencia de su conducta, y aceptar que en caso de que la empresa lo decida, no laborar con ella.
- ✓ No llevar otras cargas que no sean de la empresa, sin previa autorización de la misma, y cumplir los horarios y fechas de entrega.
- ✓ Informar oportunamente, de manera voluntaria, si recibe información sobre conspiración hacia la empresa, con respecto a posibles hurtos, daños o lesiones a la misma o a sus funcionarios.



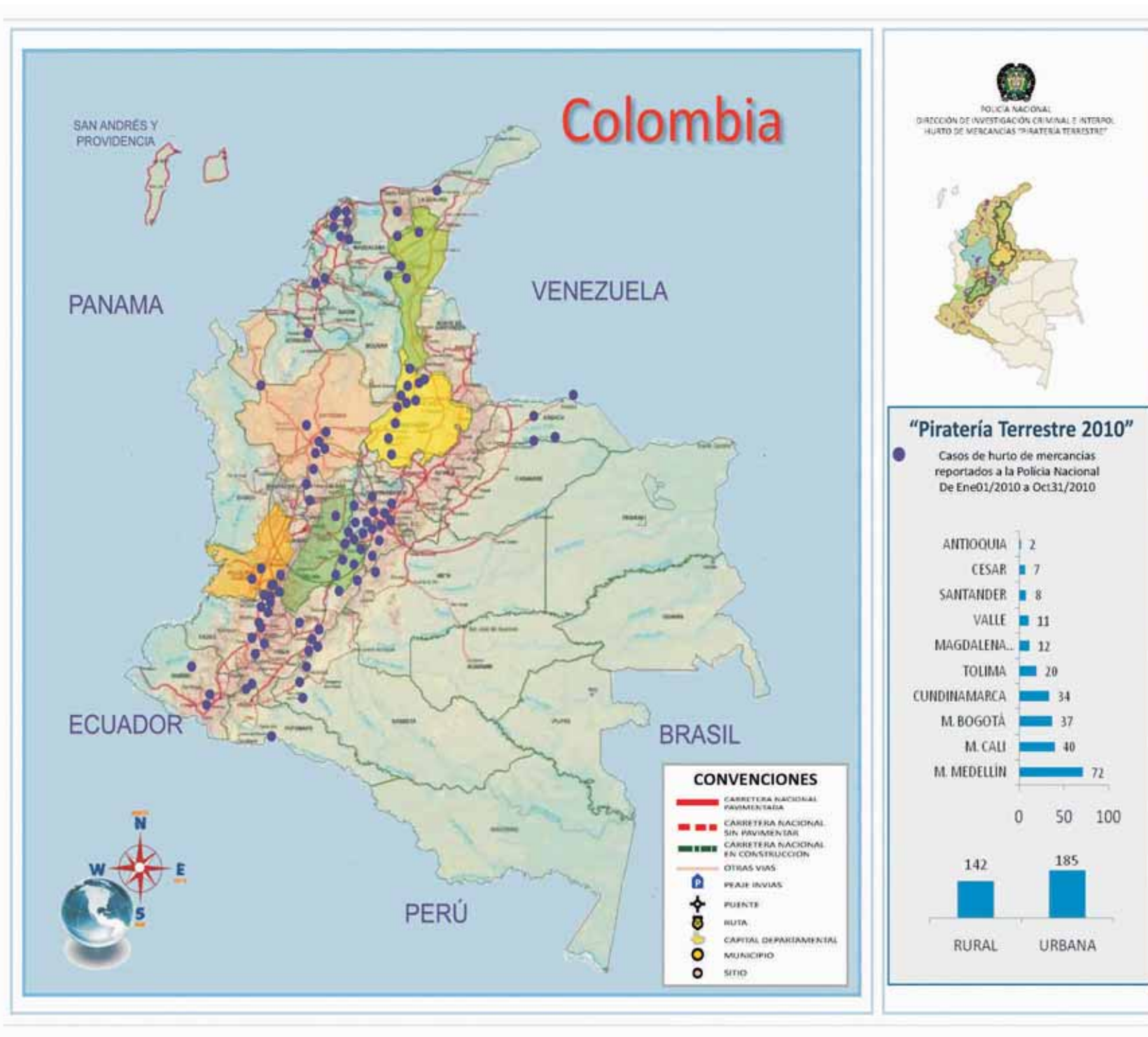
Cartografía

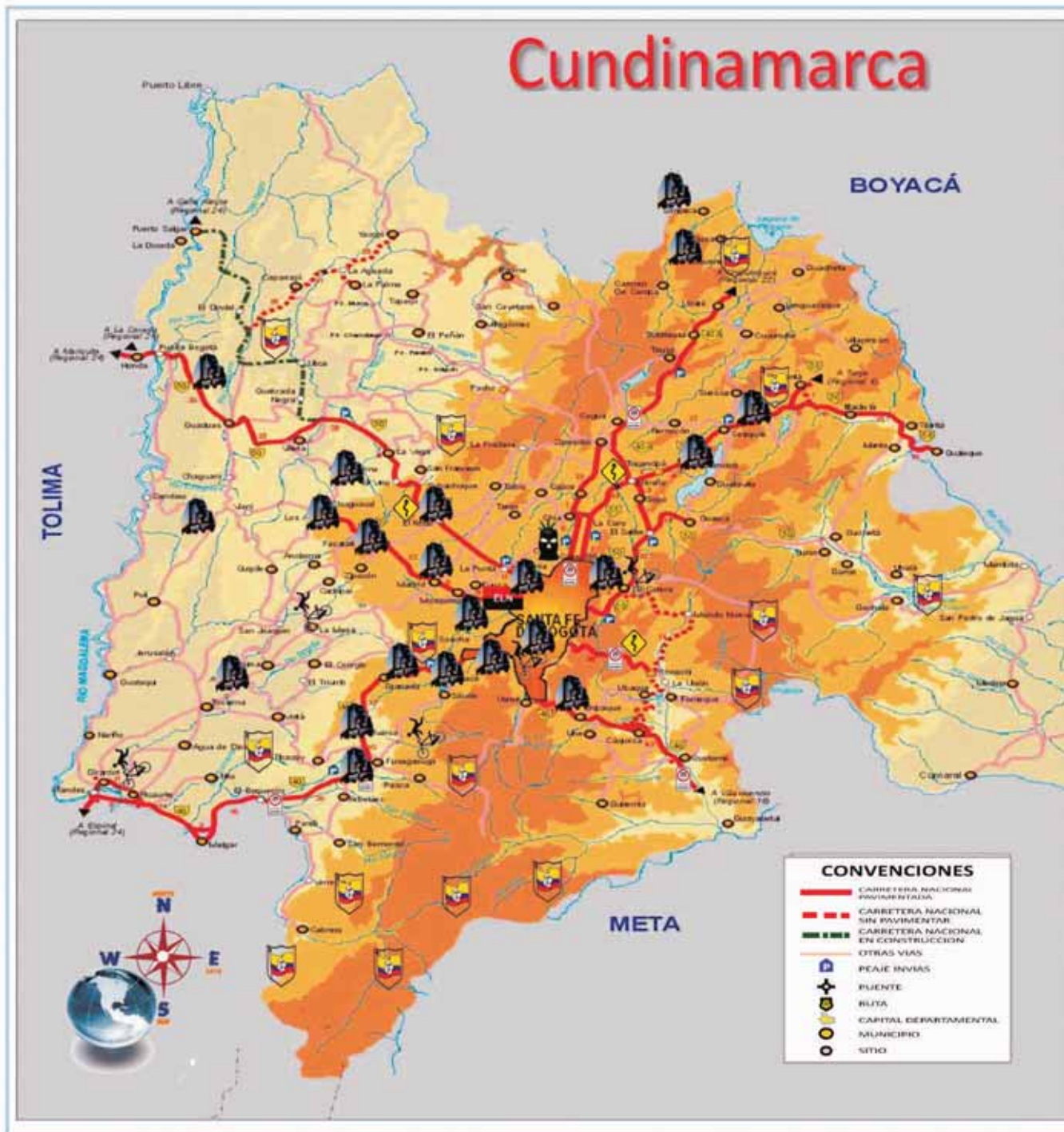




GEOREFERENCIACIÓN DEL DELITO

La DIJIN a través de la sala estratégica del hurto y el observatorio de criminalidad trabaja constantemente en la georeferenciación del comportamiento del hurto de mercancías en la cadena logística utilizando la información proveniente del sistema "SIDENCO" que consolida las denuncias instauradas ante la Policía Nacional.






POLICÍA NACIONAL
 DIRECCIÓN DE INVESTIGACIÓN CRIMINAL E INTERPOL
 HURTO DE MERCANCIAS "PIRATERÍA TERRESTRE"



Estructuras Narcotraficantes y Terroristas

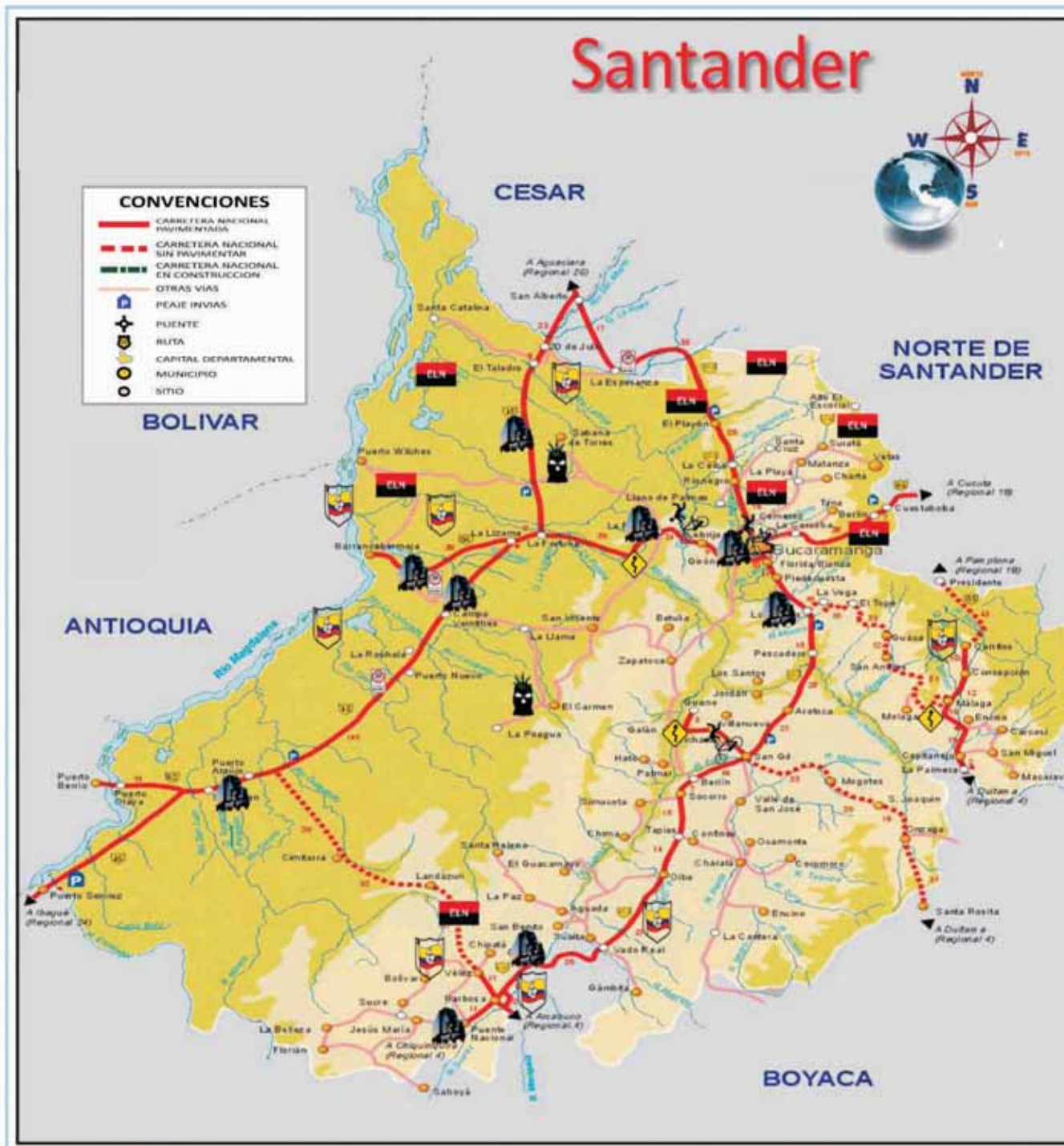
-  BANDAS CRIMINALES DEDICADAS AL NARCOTRAFICO
-  EJERCITO DE LIBERACION NACIONAL
-  FARC-EP

"Piratería Terrestre 2010"

-  CASOS DE HURTO MERCANCIAS REPORTADOS A LA POLICÍA NACIONAL

Lesiones Accidente Transito

-  CURVAS PELIGROSAS
-  PEATON
-  VOLCAMIENTO



POLICÍA NACIONAL
DIRECCIÓN DE INVESTIGACIÓN CRIMINAL E INTERPOL
HURTO DE MERCANCIAS "PIRATERÍA TERRESTRE"

Estructuras Narcotraficantes y Terroristas

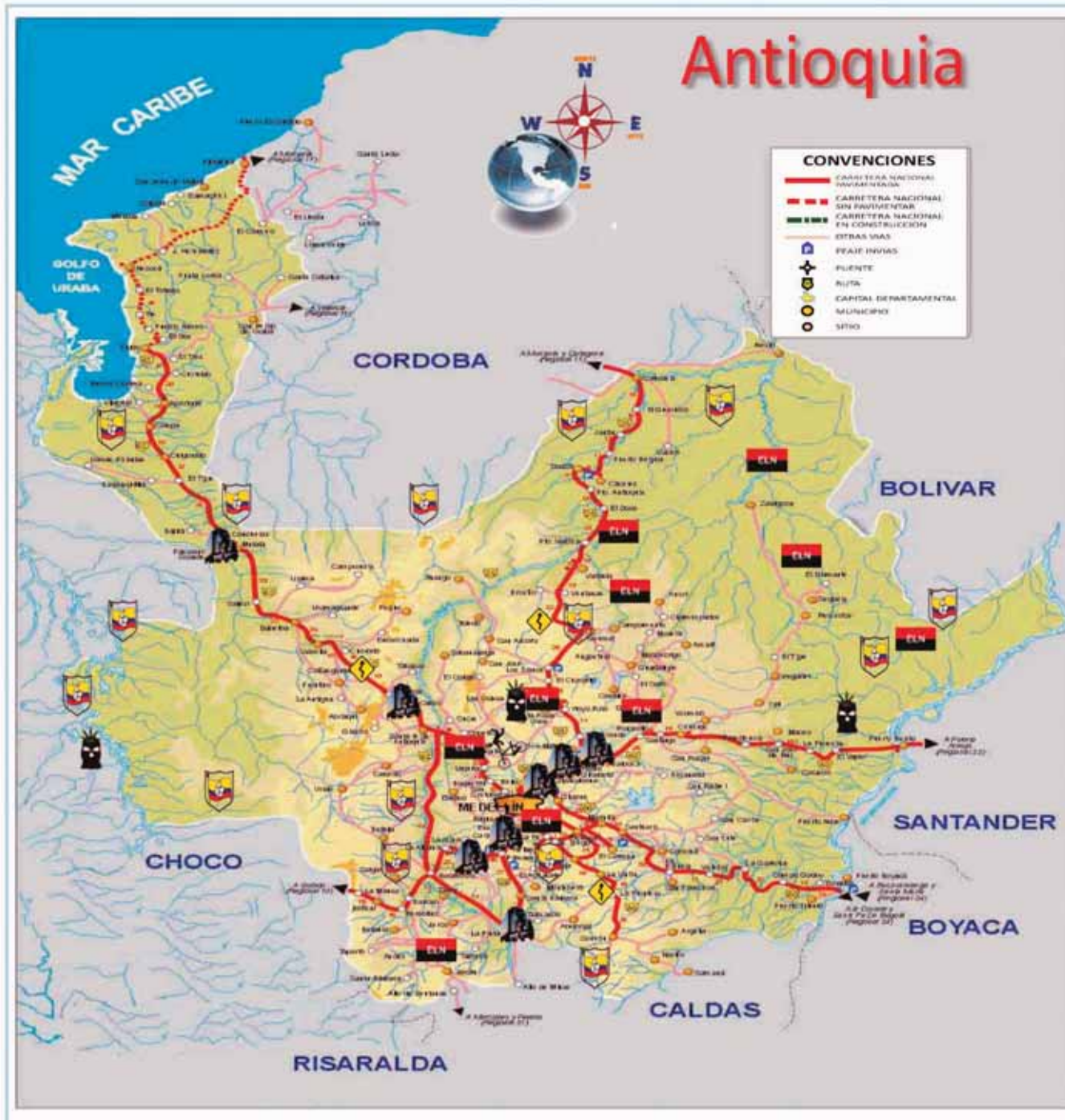
- BANDAS CRIMINALES DEDICADAS AL NARCOTRAFICO
- ELN
- FARC-EP

"Piratería Terrestre 2010"

- CASOS DE HURTO MERCANCIAS REPORTADOS A LA POLICÍA NACIONAL

Lesiones Accidente Transito

- CURVAS PELIGROSAS PEATON
- VOLCAMIENTO



POLICÍA NACIONAL
DIRECCIÓN DE INVESTIGACIÓN CRIMINAL E INTERPOL
HURTO DE MERCANCIAS "PIRATERÍA TERRESTRE"

Estructuras Narcotraficantes y Terroristas

- BANDAS CRIMINALES DEDICADAS AL NARCOTRAFICO
- EJERCITO DE LIBERACION NACIONAL
- FARC-EP

"Piratería Terrestre 2010"

- CASOS DE HURTO MERCANCIAS REPORTADOS A LA POLICÍA NACIONAL

Lesiones Accidente Transito

- CURVAS PELIGROSAS PEATON
- VOLCAMIENTO



POLICÍA NACIONAL
DIRECCIÓN DE INVESTIGACIÓN CRIMINAL E INTERPOL
HURTO DE MERCANCÍAS "PIRATERÍA TERRESTRE"

Estructuras Narcotraficantes y Terroristas

- BANDAS CRIMINALES DEDICADAS AL NARCOTRAFICO
- EJERCITO DE LIBERACIÓN NACIONAL
- FARC-EP

"Piratería Terrestre 2010"

- CASOS DE HURTO MERCANCÍAS REPORTADOS A LA POLICÍA NACIONAL

Lesiones Accidente Transito

- CURVAS PELIGROSAS PEATON
- VOLCAMIENTO



POLICÍA NACIONAL DIRECCIÓN DE INVESTIGACIÓN CRIMINAL E INTERPOL HURTO DE MERCANCIAS "PIRATERÍA TERRESTRE"

Estructuras Narcotraficantes y Terroristas

- BANDAS CRIMINALES DEDICADAS AL NARCOTRAFICO
- EJERCITO DE LIBERACION NACIONAL
- FARC-EP

"Piratería Terrestre 2010"

- CASOS DE HURTO MERCANCIAS REPORTADOS A LA POLICÍA NACIONAL

Lesiones Accidente Transito

- CURVAS PELIGROSAS PEATON
- VOLCAMIENTO




POLICÍA NACIONAL
 DIRECCIÓN DE INVESTIGACIÓN CRIMINAL E INTERPOL
 HURTO DE MERCANCIAS "PIRATERÍA TERRESTRE"



Estructuras Narcotraficantes y Terroristas

-  BANDAS CRIMINALES DEDICADAS AL NARCOTRAFICO
-  EJERCITO DE LIBERACION NACIONAL
-  FARC-EP

"Piratería Terrestre 2010"

-  CASOS DE HURTO MERCANCIAS REPORTADOS A LA POLICÍA NACIONAL

Lesiones Accidente Transito

-  CURVAS PELIGROSAS
-  PEATON
-  VOLCAMIENTO

Directorios





ANEXO 1 DIRECTORIOS DEL FSE, RISTRA, JEFES DE LA SIJIN, ANTIPIRATERÍA Y COMANDANTES DE CARRETERAS.

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL



POLICIA NACIONAL SECCIONALES DE INVESTIGACION CRIMINAL E INTERPOL DIRECTORIO PARA COMUNICARSE CON LAS SIJINES EN TODO EL PAÍS

UNIDAD	TELEFONOS FIJOS-IP.	DIRECCION UNIDAD	CORREO ELECTRONICO
BOGOTA	071-2889930	CRA. 15 No. 6-20	SIJINMEBOG@POLICIA.GOV.CO/SIJIN-GUTAH MEBOG/DIREH/PONAL@PONAL
	071-2821177	CRA. 15 No. 6-20	MEBOG.SIJIN-GRESO@MAIL.POLICIA.GOV.CO
BOYACA	078-7422404	CARRERA 11 No. 14-85 BARRIO CENTRO	DEBOY.SIJIN@POLICIA.GOV.CO
	078-7422404	CARRERA 11 No. 14-85 BARRIO CENTRO	SIJINDEBOY@POLICIA.GOV.CO
CUNDINAMARCA	071-2606739	Cra. 58 No. 9-43 PUENTE ARANDA	SIJIN DECUN@POLICIA.GOV.CO
	071-2606739	Cra. 58 No. 9-43 PUENTE ARANDA	DECUN.SIJIN-JEFAT@POLICIA.GOV.CO
HUILA	078-8752658	CALLE 21 No. 12-50	SIJIN.DEUIL@POLICIA.GOV.CO
	078-8752815	CALLE 21 No. 12-50	GRIDI.DEUIL/DIJIN/PONAL@PONAL
TOLIMA	078-2637556 IP6108	Cra 3 CII 21 Esquina	SIJIN-JEFATDETOL@POLICIA.GOV.CO
		Cra 3 CII 21 Esquina	SIJIN-JEFATDETOL@POLICIA.GOV.CO
CAQUETA	078 4355039	Calle 10A No. 11-40B Barrio Juan XXIII	DECAQ.SIJIN@POLICIA.GOV.CO
		Calle 10A No. 11-40B Barrio Juan XXIII	WILSON.TORRES@POLICIA.GOV.CO
PUTUMAYO	078 4296283	CLL 8 CON CRA 8 ESQUINA	DEPUY.SIJIN-PTOASIS@POLICIA.GOV.CO
	078 4296283	CLL 8 CON CRA 8 ESQUINA	DEPUY.SIJIN@POLICIA.GOV.CO
PEREIRA	096-3267373 EXT. 130	AV. LAS AMERICAS NUEVO	MEPER.SIJIN-SEPRI@POLICIA.GOV.CO
	096-3225036	AV. LAS AMERICAS NUEVO COMANDO	SIJIN-JEFATDERIS@POLICIA.GOV.CO
RISARALDA	076 3267373 EXT. 123 IP 6120	AV.LAS AMERICAS, FRENTE HOME CENTER	DERIS.SIJIN-SEPRI@POLICIA.GOV.CO
	076 3267373 EXT 153	AV.LAS AMERICAS CALLE 43, FRENTE HOME CENTER	SIJIN-JEFAT DERIS/DIJIN/PONAL@PONAL
CALDAS	076-8846318	CRA.25 No.32-50	SIJIN DECAL/DIJIN/PONAL@PONAL
	076-8847087	CRA.25 No.32-50	SIJIN DECAL/DIJIN/PONAL@PONAL
QUINDIO	076 7469900 EXT. 146 (IP 6110)	AVENIDA CENTENARIO CALLE 2 NORTE	SIJIN DEQUI/DIJIN/PONAL@PONAL
	076 7469900 EXT. 150	AVENIDA CENTENARIO CALLE 2 NORTE	HECTOR.ARANA@CORREO.POLICIA.GOV.CO
CALI	072 3263790	AUTOPISTA SIMON BOLIVAR NRO. 42-00 B/ CIUDAD MODELO	REGIJD REGION4/DIJIN/PONAL@PONAL
	072 3250454 EXT 6443	AUTOPISTA SIMON BOLIVAR NRO. 42-00 B/ CIUDAD MODELO	SIJIN@MECAL.POLICIA.GOV.CO/SIJIN-SUBJEFATURA@MECAL.POLICIA.GOV.CO
VALLE	072 2755575	CALLE 46 # 28-10 B. LOS SAMANES PALMIRA	SIJIN-JEFATDEVAL@POLICIA.GOV.CO
	072 2755575	CALLE 46 # 28-10 B. LOS SAMANES PALMIRA	SIJIN-JEFATDEVAL@POLICIA.GOV.CO



CAUCA	072 8234065 EXT 162 161	Avenida Panamericana Nro. 1N-75 Comando de Policía Cauca	DECAU.SIJIN@POLICIA.GOV.CO SIJIN.DECAU@HOTMAIL.COM
	072 8234065 EXT 162	Avenida Panamericana Nro. 1N-75 Comando de Policía Cauca	SUBJEFATURA_DECAU@HOTMAIL.COM
NARIÑO	072-7309241	CALLE 20 No. 3 A -26 B/EL TEJAR	DENAR.SIJIN@POLICIA.GOV.CO
	072 7309241	CALLE 20 No. 3#26 BARRIO EL TEJAR	DENAR.SIJIN@POLICIA.GOV.CO
TULUA	072-7273930	Avenida Férrea con Calle Mosquera Esquina	COETU.SIJIN@POLICIA.GOV.CO
BUENAVENTURA	ID SECRETARIA 9758*4	CLL 8 No 4-63 Barrio obrero	SIJIN COEBU/DIJIN/PONAL@PONAL
	ID SECRETARIA 13*560	CLL 8 No 4-63 Barrio obrero	DIEGO.CRISTANCHO@CORREO.POLICIA.GOV.CO
BUCARAMANGA	077-6339015 EXT. 235	CALLE 41 No. 12-48	MEBUC.SIJIN@POLICIA.GOV.CO
	077-6331418	CALLE 41 No. 12-48	MEBUC.SIJIN-GDESP@POLICIA.GOV.CO
CUCUTA	077-5790189	CALLE 16 N No. 6-97 CORRAL PIEDRA	FREDY.CORREA@CORREO.POLICIA.GOV.CO
	077-5790189	CALLE 16 N No. 6-97 CORRAL PIEDRA	SIJIN MECUC/DIJIN/PONAL@PONAL
SANTANDER	077-6328794 IP-72110	CARRERA 23 No. 39-38 B/ANTONIA SANTOS	SIJIN.DESAN-TAHUM@POLICIA.GOV.CO
	077-6339015 EXT. 607	CARRERA 23 No. 39-38 B/ANTONIA SANTOS	SIJIN.DESAN-TAHUM@POLICIA.GOV.CO
N. SANTANDER	077-5612804	CALLE 22 No. 2-03 URBANIZACION TASAJERO	SIJIN DENOR/DIJIN/PONAL@PONAL
	077-5871300 EXT. 2017	CALLE 22 No. 2-03 URBANIZACION TASAJERO	
CESAR	075-5712544	CRA 7A No. 23-96 BARRIO 12 DE OCTUBRE	SIJIN.DECES@HOTMAIL.COM CODIN.DECES@POLICIA.GOV.CO
	075 -5712544	CRA 7A No. 23-96 BARRIO 12 DE OCTUBRE	SIJIN.DECES@HOTMAIL.COM
ARAUCA	077-8852892	CARRERA 20 CON CALLE 19 ESQUINA	DEARA.SIJIN@MAIL.POLICIA.GOV.CO
	077-8852892	CARRERA 20 CON CALLE 19 ESQUINA	LUISA.CHINCHILLA3797@CORREO.POLICIA.GOV.CO



MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL



POLICIA NACIONAL
SECCIONALES DE TRANSITO Y TRANSPORTE
CONTACTOS EN CARRETERA A NIVEL PAIS

UNIDAD	Nº FIJO	AVANTEL
ANTIOQUIA	094-3620272	13*7586
	094-3620272	13*7003
ARAUCA	097-8855358	13*7156
ATLANTICO	095-3234732	13*7039
	***	13*7212
BARRANQUILLA	***	13*7342
BOLÍVAR	***	13*7133
CARTAGENA	095 6607627	13*7604
BOYACA	098-7422374	13*7214
CALDAS	096-8775551	13*7159
	***	13*7155
CASANARE	098-6320565	13*7013
CAUCA	092-8232199	13*7599
CESAR	095 5825830	13*7216
		13*7269
	***	13*7269
CHOCO	094-6715318	N/A
CORDOBA	074-7912298	13*3967 13* 7187
CUNDINAMARCA	091-2676637	13*7579
	***	13*7278
GUAJIRA	095-7274604	N/A
HUILA	098-8747788	13*7060
		13*7060
	098-8747788	13*7529
MAGDALENA	095-4307400	13*7606
MAGDALENA MEDIO	097-6023763	13*7157
	3137338060	13*3989
META	098- 6615299	13*7596
	***	13*7441
	098- 6615299	13*7238
NARIÑO	092-7235529	13*7231



NORTE DE SANTANDER	097-5760530	13*7594
	***	***
	***	13*7091
PUTUMAYO	098-4200291	***
	***	***
QUINDIO	096 7431956	13*7050
	096 7432199	13*7235
RISARALDA	073-3200006	13*7203
	***	4305*13*7294
SANTANDER	077-6380137	13*7581
	***	13*7032
SUCRE	035-2802825	13*7426
		13*7426
		13*4427
TOLIMA	078-2741402	13*7007
	311 4887183	13*7086
		13*7302
URABA	074-8253942	N/A
		N/A
VALLE	092-2751138	13*7270
	092 8981267	13*7320



DIRECTORIO BASES DE DATOS

ENTIDAD	CONTENIDO	ENLACE
SISPRO	Sistema Integral de Información de la Protección Social	http://ruafsvr2.sispro.gov.co/RUAF/Cliente/Web/
FOSYGA	Afiliados Seguridad Social	http://www.fosyga.gov.co/Consultas/AfiliadosBDUA/tabid/436/Default.aspx
SISBEN	Puntaje de Afiliados	http://www.sisben.gov.co/Inicio/Consulta de Puntaje.aspx
RUE	Consulta de Empresa	http://64.76.190.67/RUE_VWebSite/Consultas/RegistroMercantil.aspx
Cámara Comercio Bogotá	Registro Mercantil	http://aplica.ccb.org.co/ccbconsultas/consultas/RUE/consulta_empresa.aspx
SIMIT	Sanciones por Infracciones de Tránsito	http://www.simit.org.co/Simit/index.html
Rama Judicial	Licencia de Abogados	http://www.ramajudicial.gov.co/cs_j_portal/jsp/frames/index.jsp?id sitio=6&ruta=http://procesos.ramajudicial.gov.co/gaceta_del_foro/
Superintendencias de Sociedades	Información de Sociedades	http://www.supersociedades.gov.co/ss/drvisapi.dll?Mlva=ppal&dir=90
Secretaría de Movilidad de Bogotá	Consulta de Infracciones de Tránsito	http://consultas.transitobogota.gov.co:8080/publico/index.php
Medicina Legal	Registro de Cadáveres y Desaparecidos	http://sirdec.medicinalegal.gov.co:38080/consultasPublicas/faces/paginas/contenedor.jsp
Registro Nacional de Abogados	Registro de Abogados	http://procesos.ramajudicial.gov.co/gaceta_del_foro/consulta_tramites_consulta.aspx?opcion=6
Procuraduría Condenas y Sanciones Disciplinarias	Antecedentes Disciplinarios	http://siri.procuraduria.gov.co/webciddno/consulta.aspx
Contraloría	Certificados de Antecedentes	http://www.contraloriagen.gov.co/web/guest/certificado-antecedentes-fiscales
Nomenclaturas Oficiales Bogotá	Secretaría Distrital de Planeación	http://www.sdp.gov.co/section-192806.jsp
Ministerio Transporte Licencias Y Comparendos	Servicios y Consultas en Línea	http://web.mintransporte.gov.co/enlinea.asp
Antecedentes Disciplinarios y Documentos Extraviados	Consulta de Documentos Extraviados	http://www.policia.gov.co

ABC

ANEXO 2
GLOSARIO

Agente de aduana. Representante autorizado por el Estado o dueños consignatarios de las mercancías en las operaciones aduaneras.

Agente de carga internacional. Persona jurídica inscrita ante la DIAN, que realiza actividades de recepción de carga de diferentes despachadores para la consolidación.

Arancel aduanero. Fijación de derechos o impuestos que deben pagar las mercancías de las aduanas.

Avería. Pérdida o daño que sufre la mercancía que se transporta.

Biosensores. Animales entrenados con fines de seguridad, para la detección de sustancias ilegales o explosivos.

Caravana. Grupo de vehículos que se desplazan por una vía, generalmente a cargo de un responsable de su seguridad.

Carga. Todos los bienes que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje personal.

Carga general. Carga para transportar en pequeñas cantidades, compuesta por artículos individuales.

Carga peligrosa. Productos cuyas características de explosividad o combustión, calidad de oxidantes, venenosos, radioactivos o corrosivos pueden causar accidentes o daños.

Carga sólida o líquida a granel. Volúmenes grandes de productos susceptibles de transportar por correas, succionar o manipular en cucharones y palas, para movilizarlos en unidades de gran capacidad, como camiones completos.

Carga suelta. Artículos sueltos, manipulables o embarcables en unidades separables, como fardos, paquetes, sacos, cajas, tambores, piezas sueltas o atadas.

Carga unitizada. Artículos individuales, como cajas, paquetes o carga suelta, agrupados en unidades, como paletas.

CCO. Código de Comercio colombiano.

Certificado de origen. Documento que prueba la procedencia de una exportación.

Comisionista de transporte. El que pone en contacto al transportador que necesita carga, al interesado en despacharla y al dueño de la carga.

Conductor del vehículo. Recibe una delegación de responsabilidad por parte del propietario: es quien opera el medio del transporte y quien finalmente garantiza y cumple la responsabilidad de origen-destino de la mercancía.

Consignador. Persona que envía mercancía, vendedor, embarcador o exportador.

Contrato de comodato. Es aquel donde el comandante (línea naviera) presta una cosa (contenedor) para que el comanditario (generador de carga) la use por el tiempo pactado.

Control de seguridad aduanero. Conjunto de medidas tomadas por la autoridad aduanera, con el fin de observar las disposiciones aduaneras, y cuyo fin es el control de las mercancías que entran y salen del territorio nacional, así como los operativos especiales que se desarrollen para el mismo fin.

Control de seguridad migratorio. Conjunto de procedimientos y técnicas propias del Departamento Administrativo de Seguridad (DAS), destinadas al control de emigración e inmigración de nacionales y extranjeros, manejo de deportados y control del tráfico de personas, así como las actividades de inteligencia que se desarrollan en el aeropuerto para prevenir la comisión de delitos y los procedimientos de policía judicial asignados.

Control de seguridad policial. Conjunto de procedimientos y técnicas propios de la Policía Nacional, orientados a garantizar el ejercicio de los derechos y libertades públicas de los usuarios del aeropuerto, así como de procedimientos de policía judicial orientados al aseguramiento de infractores y pruebas que sirven de sustento a las investigaciones judiciales, y de técnicas para el control del tráfico de estupefacientes y sustancias ilegales.

Declaración de tránsito aduanero. Es el trámite que se realiza ante la DIAN, de una mercancía, desde un puerto en tránsito hacia el interior del país (en una zona aduanera o franca); la vigencia es de cinco días hábiles, a partir de la llegada de la mercancía al respectivo puerto. Modalidad que permite el transporte terrestre de mercancías nacionales, que salen del país o de procedencia extranjera hacia el interior del país, sin nacionalizar, bajo el control aduanero, de una aduana a otra situada en el territorio nacional o en zona franca.

Destinatario de la mercancía. Puede ser una persona jurídica o natural, y es el último actor de la cadena, quien al final certifica a satisfacción la entrega por parte del generador.

Drop off. Es el valor que el generador de carga se obliga a cancelar a la línea naviera, cuando desea entregar el contenedor en un patio de contenedores en el interior del país; el cobro de este valor es discrecional de la línea naviera y en ningún momento compromete al transportador.

Empleado de cumplimiento. Es una persona designada por la empresa, que tiene la responsabilidad de verificar el adecuado y oportuno cumplimiento de las disposiciones expedidas sobre el particular. Además, será el enlace directo con las subdirecciones de Fiscalización Aduanera y la Subdirección de Control Cambiario, para atender sus requerimientos y velar por el cumplimiento de las instrucciones impartidas.

Empresa de transporte. Unidad económica establecida con el fin de suplir la necesidad del generador de trasladar la mercancía; siendo el segundo eslabón de la cadena, se convierte en el elemento alrededor del cual giran los demás.

Estiba. Elemento que sirve para colocar la carga en depósitos o en unidades de carga o de transporte.

Generador de carga. Propietario de la mercancía que se va a transportar, llámese importador, exportador, productor, comercializador; en fin, el que celebra el contrato de traslado de mercancía con la empresa transportadora, indicando su origen y destino.

Grupaje. Consolidación de cargas individuales de diferentes propietarios, que se amparan con solo un documento de transporte, carta de porte o conocimiento.

Habilitación. Autorización del funcionario competente del transporte terrestre automotor para que el operador o empresa pueda prestar el servicio público de transporte, de acuerdo con las condiciones de la Ley.

Manifiesto de carga. Documento que contiene la relación de la carga a bordo del medio de transporte,, incluida la mercancía a granel.

Operaciones sospechosas. Se entiende por operación sospechosa aquella que por su cantidad, frecuencia o características pueda conducir razonablemente a concluir que se está ocultando, encubriendo, asegurando, custodiando, invirtiendo, adquiriendo, transformando o transportando cualquier tipo de bienes y servicios provenientes de actividades delictivas, o cuando se está dando apariencia de legalidad a las operaciones o fondos vinculados con las mismas.

Propietario del vehículo. Algunas empresas de transporte tienen flota propia, otras tercerizan este servicio y se obligan a delegar la función al propietario del vehículo para trasladar la mercancía, y lo hacen a través de un contrato de vinculación transitoria, que lo convierte en un transportador de hecho.

Remesa de transporte. Documento donde constan las condiciones generales del contrato, nombre, dirección, remitente y destinatario (características de la cosa transportada, naturaleza, valor, número, peso, volumen y condiciones especiales de cargue). Se emite original y copia.

Sabotaje. Todo acto u omisión deliberada que tiene como fin destruir maliciosa o injustificadamente un bien, que ponga en peligro la aviación civil, las instalaciones y servicios aeroportuarios y aeronáuticos, mediante un acto de interferencia ilícita.

Señales de alerta. Se entiende por señal de alerta cualquier tipo de información de conductas o actividades que deben llamar la atención, pues pueden ser un indicio que permite detectar la realización de un acto inusual o sospechoso de estar vinculado a operaciones de lavado de activos.

Sistema de identificación. Conjunto de documentos y procedimientos de control sobre la expedición y uso de los mismos, utilizados para permitir el ingreso de personas y/o vehículos a las áreas restringidas de los aeropuertos y puertos.



POLICIA NACIONAL
DIRECCION DE INVESTIGACION CRIMINAL
E INTERPOL



Créditos

Manual de Seguridad para los actores de la Cadena Logística.
“Una guía práctica de prevención”.
Publicación de la Policía Nacional de Colombia
Tercera edición, Noviembre de 2010.

Mayor General

Oscar Adolfo Naranjo Trujillo
Director General

Mayor General

Rafael Parra Garzón
Subdirector General

Director

Brigadier General Carlos Ramiro Mena Bravo
Director de Investigación Criminal e INTERPOL.

Subdirector

Coronel Gustavo Alberto Moreno Maldonado
Subdirector de Investigación Criminal.

Jefe de Área (e)

Mayor Fredy Bautista García
Área Investigativa de Delitos contra el Patrimonio Económico.

Editora

Capitán Gelga Buitrago Martínez
Jefe del Frente de Seguridad Empresarial DIJIN.

Investigación y Asesoría

Adriana Paola Espítia Romero.

Diseño Gráfico y Diagramación

Juan Pablo Muñoz y Equipo QuadGraphics.

Mapas y Cartografía

Patrullero Luis Hernán Cádenas Guzmán

Corrector

Nelson A. Rojas Vargas

Impresión

QuadGraphics.

Dirección Postal

Frente de Seguridad Empresarial – DIJIN- Policía Nacional.
Avenida El Dorado N° 75-25, Barrio Modelia, Bogotá D.C.
Colombia.

10 Años



Línea Efectiva: 4266334 Fax: 4266307
dijin.adepe-fse@policia.gov.co

