



POLICIA NACIONAL
DE COLOMBIA



DIRECCION DE
INVESTIGACION CRIMINAL



Manual de Seguridad

en el Transporte Terrestre de Carga

I I e d i c i ó n



www.frentesdeseguridad.gov.co

Línea Efectiva: **01 8000 112 630**





**POLICIA NACIONAL
DE COLOMBIA**



**DIRECCION DE
INVESTIGACION CRIMINAL**

Manual de Seguridad en el Transporte Terrestre de Carga

I I e d i c i ó n



DIJIN

II edición

Manual de Seguridad
en el Transporte Terrestre de Carga

Policía Nacional de Colombia

Dirección de Investigación Criminal

Frente de Seguridad Empresarial

Antipiratería Terrestre - DIJIN

Segunda edición

Noviembre de 2007

Bogotá - Colombia.

Contenido

Prólogo	
Objetivo	9
Marco legal para el transportador y el generador de la carga	11
Derecho penal	11
Derecho administrativo	11
Derecho civil y comercial	12
Relación jurídica	12
Contrato de Transporte de Carga	12
Integrantes de Un Contrato de Transporte	12
Naturaleza del Contrato y sus responsabilidades	12
Obligaciones y Deberes del generador de carga	13
Obligaciones y Deberes del empresario de transporte	14
Obligaciones y Deberes propietario y/ o conductor del vehículo	15
Obligación del Seguro	17
La acción Subrogación en el transporte	17
Enfoques de Seguros	17
Simultaneidad del seguro	17
Impacto de subrogación	17
Instauración de Denuncias y solicitud de investigaciones	18
Procedimientos	20
Control Operativo y de Seguridad	21
Selección de conductores y propietarios	22
Selección de Vehículos	22
Selección de Estibadores	23
Selección de empresas de seguridad y escoltas	23
Selección de puestos de control en carretera	24
Selección del sistema de ubicación del vehículo	25
Selección de proveedores de precintos de seguridad	25
Selección de los servicios de Intermediación Aduanera	25
Selección de parqueaderos	25
Selección de compañía aseguradora	28
Procedimiento para reclamación ante la aseguradora	28

Clasificación de mercancías según su naturaleza	29
Sustancias químicas controladas por la dirección Nacional de Estupefacientes	30
Sustancias químicas controladas	31
Sustancias químicas en zonas de control especial	31
Organismos de Inteligencia y Seguridad del Estado	32
Recomendaciones para la evaluación de clientes	32
Seguridad en puertos	33
Procedimiento para la inspección de contenedores	33
Procedimiento para el control portuario	33
Mercancía en puertos	33
En Importación	34
En exportación	34
Procedimiento de cargue en puerto	34
Revisión de documentos	34
Procedimiento para el Control Aeroportuario	35
Requisitos y documentos para realizar el tramite	35
Pasos para el trámite	36
Procedimientos para el despacho de vehículos con mercancías Peligrosas	37
Procedimientos para el uso de contenedores	40
Qué es el contenedor?	40
Clases de contenedores	40
Responsabilidades con el contenedor	40
Procedimientos para el reporte operaciones sospechosas	41
Manual de procedimientos	41
Procedimientos en parqueaderos	42
Recomendaciones	45
Recomendaciones para la evaluación de actividades del transporte de carga	45
Transporte de mercancías	45
Zonas de alto riesgo	45
Calidad del empaque	45

Reporte de novedades y anomalías	45
Mantenimiento del vehículo	46
Reserva de la información	46
Definición del plan de transporte	46
Utilización de códigos de ruta	46
Actualización de la información	46
Lista de chequeo	47
Recibo de la mercancía	47
Selección del vehículo y del conductor	47
Recomendaciones para la evaluación de las actividades del transporte de carga	47
Indicadores	48
Comité logístico y de seguridad	48
Programas de capacitación	48
Evaluación de desempeño	49
Planeación	51
Plan de emergencia	51
Plan de contingencia	51
Protocolos de novedades e incidentes	52
Incidentes y accidentes en carretera	52
Protocolos para convoy o vehículo individual	53
Protocolos por novedad de accidente de un camión convoy	53
Protocolos por enfermedad del conductor de un camión	54
Protocolos por enfermedad del escolta	54
Bloqueo de la vía por causas naturales o accidentales	55
Bloqueo por grupos al margen de la ley	55
Hurto de la mercancía	56
Saqueo de la carg	56
Bloqueo directo del convoy procedimiento del escolta	56
Protocolo por informe de incidentes en la vía	57
Protocolo en caso de secuestro y rehenes	57
Protocolo ante un soborno	58
Infraestructura	60

Infraestructura de apoyo para la información y seguridad en carreteras	60
Centro de Información Estratégico Vial, CIEV	60
Monitoreo vehicular	60
Plan Meteoro	60
Unidades Judiciales	60
Grupo Unir	60
Grupo Antipiratería Terrestre de DIJIN	61
Piratería Terrestre	61
Modalidades de piratería terrestre	61
Gestión	63
Gestión de la Policía Nacional contra la Piratería Terrestre	63
Evolución de la piratería terrestre desde el año 2000	64
Compromisos del Frente de Seguridad Empresarial	64
Actividades del Frente de Seguridad Empresarial	66
Cartografía	69
Mapas de las zonas de alto riesgo a nivel nacional	69
Lugares de alto riesgo ruta Bogotá-Buenaventura	70
Lugares de alto riesgo ruta Bogotá-Medellín	71
Lugares de alto riesgo ruta Bogotá-Cúcuta	72
Lugares de alto riesgo ruta Bogotá-Costa Atlántico	73
Lugares de alto riesgo ruta Cali-Medellín	74
Glosario	76



Agradecimientos

A todas las personas e instituciones que contribuyeron en la elaboración de la II Edición del Manual de Seguridad en el Transporte de Carga, en especial a Fasecolda, Quebecor World Bogotá, Basc Bogotá y a los gremios de la producción asociados al Frente de Seguridad Empresarial,

Prólogo

El Estado colombiano ha formulado una política prospectiva denominada Visión Colombia II Centenario, es un documento que traza propuestas de discusión en torno al desarrollo del Estado para el año 2019, y que abarca temas económicos, sociales, políticos y de infraestructura, en un país posconflicto.

La Policía Nacional forma parte activa de este engranaje de desarrollo, no únicamente como factor de seguridad sino como apoyo importante al desarrollo democrático y económico; por ello se determina en la visión que el Estado deberá estar en capacidad de “tramitar, en forma más ágil, las demandas y requerimientos de la sociedad”, siendo los frentes de Seguridad Empresarial un mecanismo de respuesta oportuna a las necesidades del empresario colombiano.

Ese es, justamente, el objetivo de este *Manual de Seguridad en el Transporte Terrestre de Carga*, dirigido a los integrantes de la cadena logística, como generadores de carga, operadores logísticos, aseguradoras, transportadoras de carga, propietarios de vehículos, conductores y todo el personal que de alguna manera interviene en el desarrollo de esta actividad.

Este manual es fruto del empeño y compromiso de la Policía Nacional con el sector, reiterado mediante nuestros esfuerzos día tras día. Así, la Dirección de Investigación Criminal actúa de manera articulada y coordinada con la ciudadanía para derrotar la criminalidad. En el caso del transporte terrestre de carga, dicho cometido se ha consolidado con el trabajo del **Frente de Seguridad Empresarial (FSE)**, como una organización cívica sin ánimo de lucro, liderada por la Policía Nacional, a fin de establecer una alianza estratégica entre la institución y el sector empresarial del país para enfrentar, por medio de programas y planes conjuntos, las manifestaciones delictivas que lo afectan, y contribuir a la consolidación de estrategias de seguridad ciudadana.

Desde su creación, el FSE ha buscado dar respuestas efectivas a las expectativas y necesidades de la comunidad empresarial que interviene en la cadena productiva y comercial, encaminando esfuerzos a optimizar las condiciones de seguridad en el desarrollo de sus operaciones y, lo que es esencial, a crear una cultura de seguridad y trabajo en equipo, en busca de resultados positivos que disminuyan la siniestralidad año tras año.

Por medio de un trabajo en equipo y una concientización del sector en cuanto al tema, se ha logrado incentivar la inversión de capital nacional y extranjero, y estimular la planeación y la ejecución de programas mancomunados de seguridad.

Este manual constituye una herramienta concebida para ayudar a unificar procedimientos y conceptos de estándares de seguridad, creados a partir de la experiencia y el trabajo investigativo desarrollado por las empresas y los grupos investigativos de la Policía Nacional, en busca de reducir la siniestralidad causada por la piratería en las carreteras de nuestro país. Adicionalmente, es el inicio de una reestructuración de trabajo, encaminado a una planeación conjunta entre el sector empresarial y la Policía Nacional, con el fin de proyectar al año 2019 un servicio altamente competitivo, con estándares de seguridad que permitan responder a las necesidades de la sociedad y a la globalización del comercio.



Objetivo

Orientar a todos los integrantes que componen la cadena logística, en la aplicación de normas y procedimientos que permitan reducir los índices de siniestralidad por acción de la delincuencia en el desarrollo de sus operaciones, mediante los estándares técnicos establecidos por el sector ■

Marco legal ■



Marco legal

Marco legal para el transportador y el generador de la carga

El marco legal para el sector transporte está regulado en primera instancia por lo establecido en la Ley 336 de 1996, en los decretos reglamentarios 173, 176 y en la Ley 749 de 2002; adicionalmente, es preciso comprender los continuos cambios. Antes que sostener una tendencia o directriz unificada, el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte, como entidades reguladoras en nuestro país, expiden mes a mes todo tipo de resoluciones y decretos que derogan, modifican y actualizan las ya existentes, buscando el mejoramiento del sector. Así mismo, es preciso comprender que en el ámbito legal del sector transporte no sólo se aplican las normas dirigidas a la naturaleza de la actividad como tal, sino que involucra otras disciplinas del derecho.

Los siguientes son algunos de los principales aspectos legales que rigen a los participantes en la cadena de transporte de carga por carretera:

Derecho penal

La piratería terrestre en sí, como delito, no es autónomo en nuestro Código Penal; sin embargo, esta actividad delictiva

presenta dentro de su ejecución un concurso o concurrencia de delitos (Ley 599 de 2000) como el hurto, la receptación, el secuestro simple, el homicidio, las lesiones personales, el concierto para delinquir, el porte ilegal de armas, etc. Esto permite suponer que su castigo se determine por la pluralidad de infracciones a la ley que se suceden dentro del acto delictivo y que pueden ser comprobadas dentro de la investigación del mismo, así como por la conexidad que se logre establecer entre estos. Ello da un margen de ventaja a los delincuentes, a quienes en la mayoría de los casos no se sindicó de la totalidad de los delitos que cometieron en el hecho, debido a deficiencias de la información suministrada a las unidades judiciales al momento de formular la denuncia, lo cual dificulta la labor del juez para adecuar la conducta a los tipos penales antes descritos.

Derecho administrativo

Cuando los remitentes de la carga, las empresas de transporte, los propietarios, los poseedores o tenedores de vehículos de transporte público terrestre automotor de carga, son involucrados en violaciones a las normas de tránsito y transporte – como incumplir la tabla de fletes, transitar

con exceso de pesos y medidas, no expedir manifiesto de carga, etc.–, las investigaciones se tramitan según el procedimiento administrativo, ya que se deben presentar descargos y recursos para agotar la vía gubernativa. También esta jurisdicción adelanta las investigaciones ante la DIAN por incumplimiento del Régimen de Tránsito Aduanero y la continuación de viaje.

Derecho civil y comercial

Normalmente, la jurisdicción civil y comercial tramita todos los siniestros que afecten la mercadería, las reclamaciones ante las compañías de seguros y, en general, la responsabilidad civil (contractual y extracontractual) de los sujetos contratantes por el incumplimiento de sus obligaciones.

Así pues, el transportador y el generador de carga deben abrirse paso en este ámbito tan amplio y construir progreso y futuro para el país.

Los siguientes son los principales aspectos legales que rigen a los participantes en la cadena:

Relación jurídica

Contrato de transporte de carga

Es un negocio jurídico por el cual uno de los sujetos, llamado transportador habilitado, se obliga con el otro llamado remitente y, o, destinatario, a cambio de un precio (flete), para conducir cosas de un lugar a otro, por determinado medio y en un plazo fijado, y entregarlas al destinatario.

La ley ha otorgado a los contratantes transportador y remitente facultades amplias para regular intereses y fijar condiciones, que podrán estipular en el documento que lo prueba (RTC), con el fin de dar claridad a la negociación y evitar conflictos.

Integrantes de un contrato de transporte

El transporte de carga implica una relación jurídica entre:

- El generador de la carga o remitente, o su representante.
- El empresario de transporte o empresa transportadora.
- El propietario y, o, conductor del vehículo transportador (transportista o tercero).
- El destinatario, que forma parte cuando acepte el contrato.

Naturaleza del contrato y sus responsabilidades

- El contrato de transporte se perfecciona por el solo acuerdo de las partes.
- Es un contrato de naturaleza consensual, que indica acuerdo entre las partes.
- Las obligaciones son recíprocas e implican recibir, conducir y entregar elementos en las condiciones en que se reciben – “se presume en buen estado”, en un lugar y plazos pactados.
- La contraprestación económica es el flete

La seguridad es un factor fundamental para el transporte de productos por carretera y deben cumplirse algunas obligaciones y deberes descritas a continuación:

Generador de Carga

Obligaciones ■ ■ Deberes

Indicar al transportador, a más tardar al momento de entregar la mercancía:

El nombre y la dirección del destinatario.

El lugar de la entrega.

La naturaleza, el valor, el número, el peso, el volumen y las características de las cosas a transportar.

Las condiciones especiales para el cargue y descargue.

También se debe comprometer a:

Realizar un embalaje especial o una distribución técnica.

Suministrar informes y documentos necesarios para el transporte y las formalidades de aduana, policía, sanidad y condiciones de consumo.

Pagar el flete y demás gastos que se ocasionen con motivo del transporte.

Contratar empresas de transporte debidamente constituidas y habilitadas, si utiliza transporte público.

Responsabilizarse ante el transportador por los perjuicios que puedan resultar de la falta, insuficiencia o irregularidad de la información y los documentos suministrados al transportador.

Disponer de un programa de seguros adecuado para sus necesidades.

Hacer todo lo que esté a su alcance para permitirle a la compañía de seguros el cumplimiento del artículo 1096 del Código de Comercio.

A la ejecución del contrato de transporte en los términos pactados con la empresa transportadora.

A conocer la habilitación de la empresa con la que va a contratar, conforme lo establecido por el Ministerio de transporte y la norma técnica NTC – 5500.

A que la empresa de transporte habilitada con la que contrató, cumpla sus obligaciones y responda por las mercancías que le fueron confiadas en los términos del contrato de transporte.

A disponer de la carga en los términos del contrato de transporte.

A realizar un proceso de verificación de la información sobre el conductor y el vehículo asignado por el transportador.

A exigir un servicio idóneo y oportuno.

A exigir a la empresa transportadora un plan de mantenimiento preventivo que asegure el buen estado de los vehículos propios y de los contratados externamente, para garantizar el tránsito del vehículo en carretera, sin novedades, hasta la entrega de la mercancía a satisfacción. (Marco de referencia, norma NTC 5500)

A recibir información del estado y la ubicación de su mercancía durante la movilización, respetando las medidas de seguridad establecidas por la empresa transportadora.

Empresas de Transporte

Obligaciones

El transportador está obligado a responder por el modo de transporte y la clase de vehículos utilizados para recibir las cosas, conducirlos y entregarlos, dentro del término estipulado y en el estado en que las reciba, las cuales se presumen en buenas condiciones, salvo constancia en sentido contrario.

Debe prestar el servicio con vehículos idóneos para la modalidad solicitada, de su propiedad o contratados con terceros (encargo a terceros), pero bajo responsabilidad de la empresa transportadora (solidaridad).

Debe realizar el respectivo estudio de seguridad del vehículo y del conductor que va ejecutar el transporte de mercancía.

Necesita tomar un seguro por su cuenta o por cuenta del generador, que cubra las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte.

Velar porque los conductores que contrate tengan sus afiliaciones a EPS y ARP vigentes.

De igual manera, se obliga a tramitar los siguientes documentos de transporte:

Remesa terrestre de carga (original y copia). En este documento constan las condiciones generales del contrato, nombre y dirección del remitente y del destinatario, lugar de la entrega, características de las cosas (naturaleza, valor, número, peso y volumen), además de las condiciones especiales para el cargue.

Obligaciones

Manifiesto de carga. Este documento ampara el transporte de las mercancías ante las distintas autoridades. Por consiguiente, debe ser portado por el conductor del vehículo durante todo el recorrido.

De él se expiden un original y tres copias, y debe contener, como mínimo, los siguientes datos:

- a) Información de la empresa de transporte.
- b) Características del vehículo.
- c) Descripción de la mercancía transportada.
- d) Precio del flete a cargo de la empresa.
- e) Seguros.

También debe realizar la respectiva planeación del viaje, teniendo en cuenta las medidas de seguridad necesarias a las que haya lugar para garantizar al dueño de la carga la operabilidad durante el desarrollo del traslado.

Responder, además, por la pérdida total o parcial de la cosa transportada, por su avería y por el retardo en la entrega. Esta responsabilidad termina cuando la cosa sea entregada al destinatario en el sitio convenido y cuando hayan transcurrido cinco días a partir de la fecha fijada para la entrega, sin que el interesado se haya presentado a retirarla o recibirla.

Debe facilitar a la compañía de seguros el ejercicio de la acción de subrogación prevista en el artículo 1096 del Código de Comercio.

Empresas de Transporte

Obligaciones

Necesita obtener habilitación para prestar el servicio de transporte terrestre automotor de carga, con el fin de operar según lo establecido en la legislación de transporte en Colombia, en los acuerdos internacionales y en la legislación aduanera, para el transporte de mercancía en tránsito aduanero o en continuaciones de viaje.

Debe despachar carga únicamente en vehículos de servicio público.

Requiere planes que ayuden a superar las novedades que se puedan presentar durante el desarrollo de la actividad y que permitan la disminución del riesgo durante la movilización.

Deberes

A que le sea pagado el cargue, descargue y demás gastos ocasionados por el traslado de la carga, conforme las normas vigentes.

A realizar estudios de seguridad a los vehículos y conductores que va a contratar.

A la definición de protocolos de seguridad para el desarrollo de su actividad.

A la selección de sus proveedores para efectos de apoyo en el desarrollo de sus operaciones.

A revisar las condiciones técnico mecánicas del vehículo que va a realizar el servicio.

Conductores o Propietarios

Obligaciones

Inscribir el vehículo en el Registro Nacional de Carga ante la Dirección Territorial del ministerio, conforme a lo establecido en el Decreto 173 de 2001, modificado por el Decreto 1842 de 2007.

Recibir las cosas, conducir las y entregarlas en el estado en que fueron recibidas.

Contratar una póliza de responsabilidad civil contractual y extracontractual (para la carga y daños a terceros).

No exceder los límites permitidos en pesos y dimensiones.

Cumplir lo exigido por la Ley 100 de 1993 sobre seguridad social (EPS y ARP).

Deberes

A recibir un trato digno de sus contratantes.

Al pago de su anticipo y del saldo de la planilla de acuerdo con lo convenido entre las partes.

A que no se le efectúen descuentos no autorizados.

Conductores o Propietarios

Obligaciones

Conocer y respetar las señales y normas de tránsito.

Pagar los peajes en los sitios establecidos.

Portar la siguiente documentación:

Cédula de ciudadanía, licencia de conducción de la categoría establecida para el vehículo, SOAT vigente, Registro Nacional de Carga, tarjeta de propiedad y certificado de emisión de gases.

No transportar pasajeros en vehículos de carga.

Realizar el correcto embalaje de la carga a fin de evitar que sufra pérdidas o averías durante su movilización.

Utilizar cinturón de seguridad.

Respetar la autoridad de tránsito cuando esta se halle cumpliendo sus funciones.

No conducir en estado de embriaguez ni bajo el efecto de sustancias alucinógenas.

En caso de ser víctima de hurto, informar de manera inmediata y oportuna a las autoridades competentes.

En caso de accidente de tránsito, esperar a las autoridades para elaborar el informe de accidentes.

Comunicar a la empresa de transporte la ocurrencia de los anteriores hechos.

Cumplir con los procedimientos establecidos por la autoridad competente para la revisión de mercancías sin nacionalizar.

Encontrarse afiliado a un régimen de seguridad social

Cumplir los requerimientos de seguridad en el plan de transporte establecido.



Obligación del seguro

Artículo 994 CCO. Cuando el gobierno lo exija, el transportador deberá tomar por cuenta propia o por cuenta del pasajero o del propietario de la carga, un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte.

El transportador no podrá constituirse en asegurador de su propio riesgo o responsabilidad.

El gobierno reglamentará los requisitos, condiciones, amparos y cuantías del seguro previsto en este artículo, el cual será otorgado por entidades aseguradoras, cooperativas de seguros y compañías de seguros legalmente establecidas.

La acción de subrogación en el transporte

El seguro de transporte de mercancías es un instrumento financiero que le permite al dueño de un bien o a quien lo transporta, transferir a una aseguradora el riesgo de que este se dañe, se pierda o sea robado.

Para el sector de transporte existen dos enfoques de seguros:

- Seguro de transporte para el generador de la carga. Beneficia al propietario de los bienes transportados en caso de que se dañen o pierdan durante el proceso de movilización.
- Seguro de transporte para el transportador de carga. Protege el patrimonio de

este ante el posible incumplimiento de sus obligaciones con el generador.

Simultaneidad del seguro

Cuando el propietario o generador de la mercancía adquiere un seguro de transporte, pero también el transportador toma el suyo, en caso de daño o pérdida de la mercancía, es necesario definir cuál de los dos asegurados recibirá la indemnización.

Si el daño fue causado por culpa, negligencia o manejo peligroso del transportador, la aseguradora del generador de la mercancía lo indemniza, pero adquiere el derecho de reclamar este valor al verdadero responsable del daño –el transportador–, y en tal caso, a su aseguradora. A este proceso de transmisión de derechos y posterior reclamación se le conoce como subrogación.

Impacto de la subrogación

- La figura de la subrogación contribuye a la profesionalización de la cadena logística del transporte, por cuanto operadores y transportadores se ven en la necesidad de implementar procesos meticulosos y avanzados que les eviten el pago de indemnizaciones o primas de seguros más altas.
- Gracias a la figura de la subrogación, toda pérdida o daño de la carga se paga una sola vez, ya sea por la aseguradora del generador, en caso de que este sea el responsable, o por el transportador o su aseguradora.
- La tarificación en el seguro de transporte ofrecido al generador se basa en

la experiencia correspondiente a las indemnizaciones recuperadas mediante acción de subrogación en contra de las empresas de transporte y sus aseguradoras. En teoría, esto debería disminuir la tarifa del seguro para el generador y aumentar la del transportador.

- Cuando la aseguradora del generador renuncia a subrogarse en contra del transportador, lo hace a cambio de un aumento en la tarifa que compense los dineros que dejan de reclamarse.

Instauración de denuncias y solicitud de investigaciones

- Antes de proceder a instaurar una denuncia penal, el conductor que ha sido víctima de algún delito debe comunicarse con la empresa de transporte, a fin de recibir las instrucciones necesarias para facilitar una efectiva investigación de las autoridades judiciales y de Policía.
- Luego debe dirigirse a la autoridad competente para formular la denuncia, en una Fiscalía Local o Seccional, una cabecera municipal y, o, la Inspección de Policía más cercana al lugar de los hechos.
- El funcionario que atiende la denuncia solicitará la información personal del denunciante, es decir, nombres y apellidos, número del documento de identificación, lugar de residencia, edad, ocupación y, en general, todos los datos que considere necesarios para la plena identificación del denunciante.
- Acto seguido le solicitará que relate todas las circunstancias de modo,

tiempo y lugar en las que se presentaron los hechos que va a denunciar. El denunciante debe narrar en forma clara y lo más detallada posible lo sucedido, para lo cual debe hablar despacio y esforzarse por suministrar datos importantes para la posterior investigación, como la fisonomía de sus victimarios, sus dialectos, su acento, sus dichos, el “modo de operar” o forma como actuaron las personas que infligieron la ley penal, las placas, el color y el tipo de vehículos en que se movilizaban las personas.

- Así mismo, el denunciante debe indicar la clase de mercancía que transportaba, su cuantía y los demás datos que se consideren necesarios para la investigación, la empresa transportadora para la que trabaja y la empresa generadora de la carga y, en lo posible, la ruta por donde se llevaron la mercancía.
- Por último, el funcionario terminará la denuncia preguntando si el denunciante tiene algo más que agregar.

A continuación el denunciante y el funcionario firmarán la denuncia. Es importante solicitar una copia de la denuncia para entregarla a la empresa de transporte, a fin de iniciar los trámites respectivos de la denuncia ante la aseguradora o ante una autoridad judicial.



■ Procedimientos

Procedimientos

Procedimientos para una logística de transporte seguro

Recomendaciones básicas de seguridad que deben tener en cuenta las empresas transportadoras y las generadoras de carga.

Control operativo y de seguridad (véase infografía)

Las empresas dedicadas a la actividad de transporte deben tener, dentro de su estructura, un departamento dedicado al control operativo, logístico y de transporte por carretera. Este debe conformarse, teniendo en cuenta las necesidades operativas, por un gerente operativo y/o, jefe de seguridad controladores de tráfico y unidades de apoyo.

Entre sus funciones básicas están:

Elaborar los planes de ruta urbanos y nacionales. Para ello debe mantener contacto permanente con las autoridades de Policía y Fuerzas Militares, con las autoridades civiles de carreteras y con los departamentos de seguridad de otras empresas transportadoras.

- Mantener a mano y actualizados los directorios telefónicos de seguridad y de las redes de apoyo, como bomberos, hospitales, Defensa Civil, talleres, etc., para cada ruta.
- Controlar el cumplimiento de los planes de transporte, teniendo en cuenta las indicaciones y recomendaciones de seguridad estipuladas.
- Mantener comunicación constante con el conductor o escolta a través de los diferentes medios (celular o Avantel), en períodos que no superen las dos horas, a fin de lograr una coordinación efectiva.

- Tener en cuenta en la planeación del plan de transporte, horas de tránsito autorizadas y controles preventivos para la entrada a las ciudades.
- Coordinar el descanso de los conductores y los establecimientos autorizados para parquear los vehículos, teniendo en cuenta las recomendaciones de seguridad que estos deben tener.
- Crear protocolos de seguridad para reacción en caso de presentarse de incidentes, demoras, novedades o accidentes durante el recorrido.
- Elaborar y controlar los indicadores de gestión para definir planes de mejoramiento.
- Estar en permanente contacto con las autoridades acantonadas en los sitios por donde deben pasar los vehículos.
- Actualizar las bases de datos de autoridades competentes.
- Mantener actualizadas las bases de datos de los conductores que han prestado sus servicios, para llevar un control de su comportamiento y lograr así la consolidación de información confiable.
- Tener en cuenta que un controlador de tráfico debe supervisar no más de 30 vehículos, para lograr información precisa en las tareas de seguimiento y control.
- Apoyar sus operaciones con estándares de calidad y alta tecnología que garantice información el línea.

Selección de conductores y propietarios

Para el proceso de selección de conductores y propietarios es importante la creación de un formato que permita registrar la información y verificación de conductores y propietarios, los cuales deben homologarse con los requerimientos propios de cada empresa transportadora, teniendo en cuenta los siguientes parámetros:

- Comprobación de la autenticidad de los documentos (cédula de ciudadanía, libreta militar, pasado judicial, licencia de conducción, referencias laborales, referencias personales y certificados de capacitación).
- Verificación de los antecedentes penales de policía y disciplinarias.
- Revisión de los antecedentes de incidentes en el desempeño de sus funciones.
- Verificación de paz y salvo por multas y comparendos con el SIMIT (multas pendientes pueden constituir un factor de inseguridad).
- Confrontación de los documentos con el Ministerio de Transporte, vía internet.
- Visita domiciliaria.
- Verificación de la afiliación a la seguridad social (EPS y ARP).
- Revisión de los sistemas de comunicación (celular o Avantel).
- Certificación de manejo de sustancias peligrosas (cuando sea aplicable).
- Fotografía de conductores y propietarios con las respectivas huellas de los dedos, así como las impresiones decadactilares

Selección de vehículos

La selección de vehículos se debe hacer teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

- 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). (NTC 5500)
- Licencia de Tránsito o Tarjeta de propiedad del vehículo. Si tiene reserva de dominio, debe incluir paz y salvo en el pago de obligaciones.
- Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), verificado ante la aseguradora correspondiente.
- Seguro de responsabilidad civil extracontractual.
- Registro Nacional de Transporte de Carga.
- Verificación de incidentes en carretera.
- Comprobación de que el vehículo no haya sido reportado como hurtado ante la Policía Nacional (DIJIN, FSE).
- Fotografías del vehículo por los cuatro costados, que muestren las placas del mismo.

- Cumplimiento de todas las disposiciones legales vigentes a la fecha.
- Tarjeta y ficha de mantenimiento del vehículo, con el registro de las revisiones efectuadas, las recomendaciones y el cronograma de mantenimiento. Este procedimiento debe llevarlo a cabo la empresa transportadora y consignarse en un formato adicional para conductores incluidos en su nómina o base de datos.
- Tarjeta vigente de emisión de gases.
- Revisión técnica de los sistemas de identificación del vehículo expedido por la DIJIN - SIJIN
- Condiciones o características de aceptación de vehículos (modelo, tipo, marca, color, motor, sistemas de comunicación, etc.), conforme las necesidades del servicio, y aplicación de acuerdo con las exigencias de la póliza.
- Actualización de la base de datos de vehículos. Si el vehículo no ha cargado por no cumplir este requisito, inhabilitarlo y proceder como si fuera nuevo.
- Confirmar antes de cada despacho la información personal y del vehículo, actualizada, suministrada por cada conductor.
- Elaborar una base de datos del personal y los vehículos aprobados y rechazados.

Selección de estibadores

Los estibadores o “coteros”, deben seleccionarse mediante un estudio de seguridad para ser autorizados a efectuar la la-

bor de cargue y descargue. **El estudio de seguridad comprende:**

- Verificación de antecedentes penales y de policía.
- Verificación de documentos (cédula de ciudadanía, libreta militar, pasado judicial refrendado y certificaciones laborales y personales).
- Afiliación a seguridad social (EPS y ARP).
- Certificado de manejo de sustancias peligrosas (cuando sea aplicable).
- Realización visita domiciliaria.

Selección de empresas de seguridad y escoltas

Los escoltas deben ser personas idóneas y capacitadas para tal labor, vinculadas laboralmente mediante contrato de trabajo con una empresa de seguridad o un departamento de seguridad legalmente autorizado mediante resolución vigente expedida por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada.

- El escolta debe portar credencial actualizada (con menos de un año de vigencia), expedida por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada, y carné de la empresa de seguridad.
- Si el escolta está armado, el arma debe estar amparada por un salvoconducto de porte otorgado por el Ministerio de Defensa Nacional a nombre de la empresa de seguridad.
- La empresa de seguridad debe tener procesos con estándares de calidad.

El escolta tiene entre sus funciones:

- Practicar la revisión general del estado exterior de la carga y del contenedor y verificar que el conductor no presente signos evidentes de intoxicación por alcohol o algún tipo de alucinógeno.
- Llevar a mano el plan de transporte dispuesto para cada caso, darlo a conocer al o a los conductores y hacer cumplir lo dispuesto en ese plan de transporte.
- Cumplir los protocolos diseñados y mantener permanente comunicación con la empresa de seguridad con la de carga o con la unidad de control operativo de la empresa de transporte, según sea el caso.
- Verificar que el estado de los precintos y sellos de seguridad sean óptimos.

La empresa o el departamento de seguridad debe vigilar el proceso de selección y capacitación del personal de escoltas. Este proceso de selección debe incluir:

- Verificación de antecedentes penales y de policía.
- Confrontación de documentos (cédula de ciudadanía, libreta militar, pasado judicial refrendado y licencia de conducción para carro y/o, moto).
- Revisión del certificado de capacitación expedido por una escuela autorizada por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada (con vigencia no superior a 11 meses), de referencias laborales, de referencias personales y de prueba de conocimientos y confiabilidad en seguridad.

- Indagación de incidentes con las empresas de seguridad o de transporte en las que ha trabajado el escolta.
- Verificación de multas o comparendos pendientes con la SIMIT.
- Confirmación de afiliación a seguridad social (EPS y ARP).
- Comprobación de los sistemas de comunicación (radio, celular, Avantel).
- Visita domiciliaria.

Selección de puestos de control en carretera**Esta función implica:**

- Confirmación de cubrimiento por los principales corredores viales donde realiza sus actividades de movilización de mercancías.
- Comprobación de horario de servicio de 24 horas.
- Existencia de servicios de reacción a incidencias y novedades en caso de ser necesario.
- Efectividad de canales de comunicación con la policía y autoridades competentes de la región, que garanticen información oportuna.
- Verificación del vehículo y del conductor al hacer presencia en el puesto de control.
- Definición de garantías de confidencialidad de la información conocida por los diferentes documentos de la empresa transportadora.
- Verificación de los precintos de seguridad de acuerdo con las recomendaciones impartidas por el jefe de seguridad.

Selección de sistemas de localización del vehículo

Este paso incluye la comprobación de:

- Cobertura a escala nacional.
- Planes de contingencia establecidos para novedades en la prestación normal del sistema satelital.
- Tiempo de conocimiento de la información en el caso de los sistemas de localización satelital.
- Garantías de confidencialidad de la información conocida por los diferentes documentos de la empresa transportadora.
- Precauciones de seguridad brindadas para el manejo de la información de la empresa transportadora.
- Accesos a información en línea a través de la WEB
- Medios alternos de ubicación o comunicación del conductor.

Selección de proveedores de precintos de seguridad

Aquí se comprueba:

- Cumplimiento de la norma técnica de calidad ISO PASS 17172.
- Garantías de control en el manejo de consecutivo de precintos.

Selección de los servicios de intermediación aduanera

La empresa seleccionada para este fin debe llenar los siguientes requisitos:

- Verificar la experiencia y posicionamiento

en el mercado y con las autoridades aduaneras.

- Ser de reconocida a solvencia moral y económica.
- Tener representación en las principales ciudades donde realice sus operaciones.
- Revisar que sus proveedores sean seleccionados con parámetros de seguridad y calidad.
- Verificar los controles que tienen estipulados para la confidencialidad en la información suministrada.

Selección de parqueaderos

Los parqueaderos donde se dejen los vehículos deben ofrecer garantías de seguridad, tanto para el vehículo como para la carga.

- El parqueadero debe brindar el servicio de revisión de sellos, de precintos de seguridad en contenedores o carpas, y constatar que se radique la entrada del vehículo.
- Debe prestar servicio las 24 horas.
- Requiere canales de comunicación con la policía y autoridades competentes de la región, que garanticen información oportuna.
- Ofrecer garantías de confidencialidad de la información conocida por los diferentes documentos de la empresa transportadora.
- Ofrecer un sistema de circuito cerrado de televisión.
- Ofrecer barreras perimétricas.



POLICIA NACIONAL DE COLOMBIA



DIRECCION DE INVESTIGACION CRIMINAL



PROCEDIMIENTO PARA CONTROL OPERATIVO Y DE SEGURIDAD

Las empresas dedicadas a la actividad de transporte deben tener, dentro de su estructura, un departamento dedicado al control operativo, logístico y de transporte por carretera. Este debe conformarse, teniendo en cuenta las necesidades operativas, por un gerente operativo y, o, de control de tráfico, y, o, jefe de seguridad y controladores de tráfico.

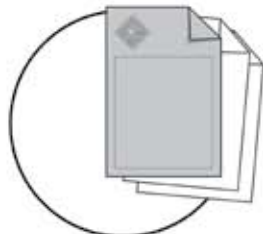


Selección de empresa de seguridad y escoltas



Selección de conductores

(Formatos SC-01 para conductores y SP-01 para Propietarios)



Selección de puestos de control



Selección de vehículos

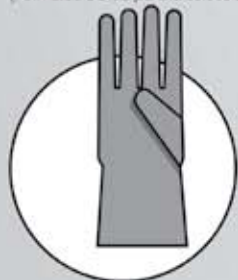


Operador de tráfico



Selección de estibadores

(Formatos SC-02 para la selección de coteros o estibadores)



Selección de compañía aseguradora

Esta labor requiere:

- Elegir una empresa de reconocida solvencia moral y económica.
- Analizar los valores agregados que ofrece la compañía de seguros, como capacitaciones, tecnología, consultorías y acompañamiento de clientes durante el desarrollo de la actividad y vigencia del contrato de seguros.
- Verificar que las condiciones de la póliza se ajusten a las necesidades de las empresas transportadoras.
- Confirmar el cubrimiento en movilizaciones de mercancía de tipo delicado, según la clasificación por su naturaleza.

Procedimiento para reclamaciones ante la aseguradora

Aportar, en el menor tiempo posible, la documentación necesaria destinada al estudio del siniestro; estos documentos deben incluir siempre original y copia o fotocopia autenticada.

- Comunicarse con la compañía de seguros que expidió la póliza, y solicitar la asesoría correspondiente para la reclamación formal.
- Dirigir la carta de reclamo a la aseguradora detallando el lugar de los hechos, el valor estimado de la pérdida, la fecha

de ocurrencia, la causa del evento, los datos del conductor y los documentos del vehículo.

Según el evento, se debe entregar a la aseguradora:

- Carta de reclamo al transportador debidamente radicada, y carta de contestación del transportador, conductor o propietario del vehículo, si la hubiere, según el caso (por parte de generadores de carga).
- Carta de porte o remesa.
- Copia de los cumplidos, cuando existiesen, debidamente firmados por los destinatarios y con las observaciones a que hubiere lugar.
- Recibos o facturas de fletes cancelados por el generador de la carga.
- Copia del denuncia presentado ante las autoridades competentes.

Otros aspectos que se deben tener en cuenta en el momento de la reclamación:

- Las primas en el ramo de transporte deben encontrarse al día.
- El despacho correspondiente al siniestro debe avisarse conforme lo establece la póliza.
- La acción de subrogación, en los términos del artículo 1096 del Código de Comercio.

(Fuente: Federación Nacional de Cafeteros de Colombia, Manual de cooperativas, p. 46)

Clasificación de mercancías según su naturaleza

Mercancías de alto riesgo

- Material para construcción •
- Material eléctrico •
- Prendas de vestir •
- Computadores •
- Medicamentos •
- Textiles •
- Cerveza, licores y vinos •
- Alimentos enlatados •
- Leche en polvo •
- Margarinas y aceites comestibles •
(producto terminado).
- Azúcar refinada •
- Café de exportación •
- Electrodomésticos en general, sus partes, accesorios o repuestos.
- Productos para aseo personal •
(producto terminado).
- Productos de belleza •
(producto terminado).
- Papel y, o, productos elaborados con pulpa de papel, como papel higiénico, servilletas, toallas para cocina, toallas sanitarias y pañales desechables.
- Libros e impresos •
- Agroquímicos •
(fungicidas e insecticidas).
- Abonos y fertilizantes grado 1 •
- Pinturas industriales •
- Llantas •
- Polietileno •
- Láminas de acero, hierro •

Mercancías peligrosas

- Explosivos.
- Gases.
- Líquidos inflamables.
- Sólidos inflamables.
- Sustancias comburentes y peróxidos orgánicos.
- Sustancias tóxicas e infecciosas.
- Materiales radiactivos.
- Sustancias corrosivas.
- Sustancias peligrosas varias.



Sustancias químicas controladas por la Dirección Nacional de Estupefacientes - DNE -

La Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas de 1988 (Convención de Viena), exhorta a los países productores, de tránsito y consumidores de sustancias químicas susceptibles del ser utilizadas en la producción de estupefacientes, a apoyar acciones tendientes para evitar el desvío de las mismas hacia el narcotráfico. Colombia ratificó este acuerdo por lo que está comprometida a cumplir con las disposiciones establecidas en el.

En la convención se clasifican las sustancias químicas así: Cuadros I y II



Cuadro I

Acido N-acetiltranílico
 Acido lisérgico
 Efedrina
 Ergometrina
 Ergotamina
 1-fenil-2 propanona
 Isosadrol
 3,4 – metilendioxfel-2-propanona
 Piperonal
 Safrol
 Seudoefedrina

Las sales de las sustancias enumeradas en el presente cuadro, siempre que la existencia de dichas sales sea posible.

Cuadro II

Acetona
 Acido antranílico
 Acido clorhídrico*
 Acido fenilacético
 Acido sulfúrico*
 Anhídrico acético
 Eter etílico
 Metiletilcetona
 Permanganato potásico
 Piperidina
 Tolueno

Las sales de las sustancias enumeradas en el presente cuadro, siempre que la existencia de dichas sales sea posible.

**Las sales del ácido clorhídrico y del ácido sulfúrico quedan específicamente excluidas del cuadro II*

Sustancias químicas controladas

Resolución

0009 del 18 de febrero de 1987

Sustancia	Estado
Acetona	Líquido
Acido clorhídrico	Líquido
Éter etílico	Líquido
Cloroformo	Líquido
Acido sulfúrico	Líquido
Amoniaco	Líquido, gaseoso
Metil etil cetona (MEK)	Líquido
Disolvente 1	Líquido
Disolvente 2	Líquido
Thinner	Líquido
Acetato de etilo	Líquido
Metanol	Líquido
Acetato de butilo	Líquido
Diacetona alcohol	Líquido
Hexanol	Líquido
Permanganato de potasio	Sólido
Carbonato de sodio	Sólido

Resolución

0007 de diciembre de 1992

Tolueno	Líquido
Anhídrido acético	Líquido

Resolución

0001 de diciembre de 1995

Alcohol isopropílico (IPA)	Líquido
Metil isobutil cetona (MIEK)	Líquido
Acetato de isopropilo	Líquido

Resolución

012 de mayo de 2003

Manganato de potasio	Sólido
Dióxido de manganeso	Sólido

Sustancias químicas en zonas de control especial

Los organismos de Inteligencia y Seguridad del Estado, detectaron que el comercio de insumos tales como el cemento gris, urea amoniacal, gasolina, aceite combustible para motor (A.C.P.M.) y kerosene (petróleo) en zonas con influencia cocalera, amapolera o en aquellas que sin paso obligado hacia los laboratorios clandestinos de estupefacientes, no guarda proporción alguna con los índices de crecimiento y desarrollo de dichas regiones.

Así mismo se ha comprobado el uso de estos insumos en el procesamiento ilícito de estupefacientes, por lo que el Consejo Nacional de Estupefacientes decidió facultar a la Fuerza Pública para ejercer control a la venta, transporte, distribución, consumo y almacenamiento.

Las cantidades “diarias” por encima de las cuales se ejerce control son:

Cemento gris	100 Kilos
Urea amoniacal	100 Kilos
Gasolina	55 galones
ACPM	55 galones
Kerosene	55 galones

A partir del año 2004 y con el propósito de complementar las acciones adelantadas por la Fuerza Pública, el Consejo Nacional de Estupefacientes ordenó ejercer control a las estaciones de servicio automotriz y

fluvial compradoras y distribuidoras de gasolina, ACPM y kerosene, ubicadas en departamentos o municipios de control especial.

Organismos de inteligencia y seguridad del estado

Instituciones que suministran información a la DNE sobre registros debidamente fundamentados por tráfico de estupefacientes, testaferrato, enriquecimiento ilícito y conexo, en la actualidad se consultan los siguientes:

- Departamento Administrativo de Seguridad – DAS
- Dirección de Investigación Judicial – DIJIN
- Centro de Información sobre Actividades Delictivas de las Fiscalías – CISAD
- Dirección Antinarcóticos de la Policía Nacional
- Fuerza Aérea Colombiana
- Armada Nacional
- Ejército Nacional

Esta clasificación de mercancías debe servir como parámetro para la fijación de medidas de seguridad en todos los procedimientos de movilización de mercancías.

El hecho de cumplir normas de seguridad y demostrar, mediante los indicadores de gestión, la reducción de

los efectos del riesgo y la disminución de los reclamos y del valor de los mismos, podría dar lugar a solicitar a la compañía aseguradora primas más favorables.

Recomendaciones para la evaluación de clientes

Las personas o empresas que presten servicios inherentes o relacionados con operaciones de comercio exterior o cambiarias, tienen el deber de establecer mecanismos de control orientados a seleccionar y conocer a sus clientes – habituales u ocasionales–, a identificarlos y enterarse de sus actividades económicas en aras de establecer la coherencia entre estas y las operaciones de comercio exterior que realizan. (Circular DIAN 170)

Lo anterior, considerando las características de los diferentes servicios o productos que ofrezcan.

Para la selección de un cliente se debe hacer un análisis de los riesgos, las amenazas, las vulnerabilidades y las fortalezas desde diferentes tópicos:

- Administrativo (antecedentes penales y solvencia moral de socios y directivos).
- Logístico y operativo.
- Económico (solvencia moral y económica), costos operativos.
- Impacto corporativo.
- Seguridad física (sustancias peligrosas o cargas críticas).
- Verificación de referencias.

Seguridad en puertos

Procedimiento para la inspección de contenedores

En puerto debe procederse de la siguiente manera:

- Efectuar una inspección ocular del contenedor, verificando su estado natural, las marcas y las contramarcas.
- Inspeccionar las paredes laterales, los techos y los cuellos de los contenedores.
- Tomar fotografías del estado del contenedor al momento de recibirlo y al entregarlo.
- Mantener control del Peso de los contenedores vacíos, y una vez cargados, realizar nuevamente este proceso.

La revisión física debe establecer:

- Que no tenga soldaduras ni refacciones (láminas pegadas, masillas y pinturas frescas), para evitar el tráfico de narcóticos y divisas.
- Que los pasadores y remaches originales se encuentren en las puertas (para evitar el saqueo de mercancías).
- Que el precinto o sello instalado en cada contenedor se encuentre en debida forma y que el número concuerde con el declarado en el documento de despacho, tanto a la llegada a cada puerto de destino, como a la llegada al destino final.
- Que se siga el procedimiento BASC establecido para la inspección de

contenedores para las empresas certificadas.

Si se detecta alguna anomalía, debe informarse inmediatamente a la persona correspondiente, quien a su vez informará a las autoridades competentes.

Procedimiento para la verificación de precintos

- Los precintos deben revisarse antes de iniciar el viaje; durante el trayecto, cada vez que se detenga el vehículo, cada vez que vuelva a ponerse en marcha, y al llegar al destino final.
- Se debe llevar un control escrito o sistematizado de entrega y recibo de los precintos.
- Los precintos no deben entregarse en orden consecutivo, para evitar que puedan ser falsificados.
- Se debe implementar la seguridad con sellos numerados o stickers, pegados en los cuatro extremos o bisagras de los contenedores.

Procedimiento para el control portuario

Mercancía en puerto

Las sociedades portuarias encargadas del recibo y despacho de contenedores en puerto, deben acreditar la certificación de las normas de calidad ISO 9000 y BASC.

Para las mercancías de importación se debe contar en puerto con firmas especializadas y autorizadas para llevar a cabo los trámites de inspección y auditoría

durante la apertura de contenedores y la postura de los precintos, así como la verificación de pesos y estado físico de los contenedores.

Antes de despachar mercancías de importación o exportación, cuyo origen o destino es un puerto marítimo o una frontera (puerto seco), el administrador y, o, director de la oficina y, o, los directores de tráfico y, o, los directores de control operativo, son responsables de:

En importación

Recibir del agente aduanero los siguientes documentos:

- Carta de porte.
- Registro o licencia de importación.
- Declaración aduanera.
- BL o Bill of Lading (manifiesto de carga marítimo).
- Recibir y acatar (preferiblemente por escrito) las instrucciones de cargue y descargue que el cliente haya enviado con anterioridad.

En exportación

Recibir del generador de la carga los siguientes documentos:

- Factura.
- Comodato del contenedor.
- Remisiones del cliente.

Procedimiento de cargue en puerto

Este procedimiento consiste en establecer por escrito qué se debe hacer, quién lo debe hacer y cómo se deben llevar a cabo los pasos necesarios para

cumplir los compromisos adquiridos con el cliente, con las autoridades legalmente establecidas y con las políticas de seguridad encaminadas al cumplimiento de la misión y la visión de la empresa.

Se recomienda elaborar formatos con las listas de chequeo, para verificar el cumplimiento de los procesos.

Revisión de documentos

Esta operación permite establecer:

- El valor declarado de la mercancía, a fin de medir el riesgo que se asume como empresa de transporte, y comprobar que esté cubierto por la póliza de seguros.
- Si el riesgo está cubierto adecuadamente; en caso contrario, es necesario comunicarse con el ejecutivo de ventas y, o, con el gerente comercial y operativo nacional, que decidirán las acciones a seguir. Debe compararse con la póliza del cliente, de tal manera que también se cumplan dichos requisitos.
- La clase de mercancía, para determinar, entre otros:
 - a) Tipo y tamaño del vehículo que se requiere.
 - b) Grado de peligrosidad, tanto desde el punto de vista de seguridad industrial (accidentes, enfermedades, contaminación), como desde el punto de vista de seguridad física (hurtos, saqueo, atentados, sabotajes, etc.).
 - c) Precauciones e instrucciones para el manejo y la protección de la mercancía (debe emitirlos el generador de la carga).

Si requiere escoltas, en cuyo caso se necesita:

- a) Revisar físicamente las unidades de empaque y establecer si están en buenas condiciones y guardan relación con lo anotado en la Carta de porte.
- b) Estar en permanente comunicación con la unidad de control operativo de las empresas y comentar cualquier anomalía que se presente antes del despacho.
- c) Revisar el estado de los sellos y precintos del contenedor y, o, camión, para confirmar su integridad.

Nota: se aconseja elaborar el listado de cargas prohibidas o restringidas, de tal forma que todo el personal que labora se encuentre enterado de los cuidados y precauciones que hay que tener antes de realizar el despacho.

Procedimiento para el Control Aeroportuario

Dirección Antinarcóticos Área de Control Portuario y Aeroportuario

En que consiste el trámite: Si usted es una persona natural o jurídica que desea realizar una exportación de maquinaria, menaje particular o diplomático, productos químicos, fétretos o reexportaciones y necesita que le practiquen la revisión y el control de antinarcóticos, debe presentarse en las oficinas de las salas de análisis de los puertos marítimos y aeropuertos internacionales, a nivel país.

Persona Jurídica: Derecho Público, Derecho Privado

Requisitos y documentos para realizar el trámite

Observación sobre la descripción del Atributo del documento

- Carta de responsabilidad del propietario de la empresa empacadora de los elementos o de la funeraria, si es el caso, donde manifiesta que lo que va a enviar esta limpio de narcótico.

Documentación original:

- Declaración juramentada, firmada por el representante legal o en su defecto la declaración de importación, anexas copia
- Autorización de ingresos de mercancía (vía marítima), anexas copia
- Listado de empaque detallando el contenido de la carga o del menaje, anexas copia
- Factura comercial de la venta del producto, expedido por el exportador, anexas copia.
- Mandato general o especial ante la DIAN y la sociedad portuaria, del exportador a la SIA, anexas copia
- Cédula de ciudadanía de la persona fallecida cuando el envío es un fétreto Copia
- Acta o partida de defunción cuando se trata de un fétreto. Fotocopia

- Carta de la embajada o Consulado donde se manifieste su vinculación cuando sea Menajes Diplomáticos.
- Planos de la Máquina cuando la exportación sean estas clases de elementos. Fotocopia.
- Manual de procedimientos químicos, cuando sea un envío de sustancias químicas.

Documentación Fotocopia:

- Tiquete de vuelo del propietario del menaje. Original
- Presentación personal: Presentación del técnico, cuando sea requerido para realizar la inspección de maquinaria
- Cumplimiento de especificaciones o estándares. Ser mayor de edad Cédula de ciudadanía del propietario o representante legal de la empresa al cual pertenecen los elementos a exportar Original y Copia
- Estar inscrito/afiliado en La empresa que envía los elementos, debe estar inscrita ante la Cámara de Comercio Registro Único Tributario Copia
- Presentación personal: El propietario o representante legal de la empresa que envía los elementos, maquinaria o mercancía, debe presentarse personalmente. Pasaporte y visa del propietario del menaje o Identificación Diplomática de la persona cuando el menaje es Diplomático. Original

- Cumplimiento de especificaciones o estándares presentar los elementos que van a ser objeto de revisión
- Cumplimiento de especificaciones o estándares tener los comprobantes de venta del producto

Pasos para el trámite

1. Presentar con anticipación la respectiva documentación para el proceso de exportación requerido.

Medios Oficina de la entidad Sala de análisis respectiva de cada puerto y aeropuerto internacional.

2. Recibir la notificación de fecha, hora y lugar donde se le realizará la respectiva inspección de los elementos

Medios Oficina de la entidad De acuerdo con la decisión tomada se notificará al representante del exportador, en cada una de las salas de análisis a nivel nacional

3. Presentarse el representante de la SIA con la mercancía, elementos o maquinaria de exportación para que le realicen la inspección.

4. Cuando se trate de maquinaria, el representante de la SIA debe presentarse con el operario técnico, por si se necesita remover alguna pieza de la misma.

Medios Oficina de la entidad Sala de Análisis de cada puerto o aeropuerto nivel país

Procedimiento para despacho de vehículos con mercancías peligrosas (véase infografía)

Dada la importancia de transportar mercancías peligrosas, se necesita cumplir algunas disposiciones especiales de seguridad. Es responsabilidad del despachador y del gerente de sucursal, cerciorarse de que en cada despacho se cumplan los siguientes criterios:

Documentos

Obligatoriamente, durante el transporte de mercancías peligrosas, el conductor debe portar:

- Manifiesto de carga.
- Remesa Terrestre de Carga.
- Registro Nacional de Transporte de Carga.
- Registro Nacional para el Transporte de Mercancías Peligrosas.
- Planilla para el Transporte de Sustancias Químicas de Uso Restringido (si es el caso).
- Tarjeta de Emergencia.
- Plan de Transporte.
- SOAT seguro obligatorio.
- Certificado de Gases.
- Plan de seguridad (teléfonos de emergencia e instrucciones ante una emergencia).
- Hoja de datos de seguridad.

Vehículo

Debe contar con las siguientes condiciones mecánicas, verificadas en el

formato de inspección del vehículo:

- Etiquetas en todas las caras visibles de la unidad de carga.
- Sistema eléctrico antichispas.
- Pito de reversa.
- Botiquín de primeros auxilios.
- Equipo de carretera.
- No presentar fugas de aceite.
- Llantas en buen estado.
- Kit de atención a derrames.

Según el Decreto 1609 de 2002 del Ministerio de Transporte, los vehículos que transporten mercancías peligrosas, deberán llevar un kit de emergencia para atender derrames, el cual consta de:

1. Elementos de protección personal

- 2 Caretas o mascarillas.
- 2 Guantes.
- 2 Gafas de seguridad.

2. Elementos de contención

2 diques absorbentes de contención para evitar la expansión del derrame hacia cuerpos de agua.

- 1 Caneca plástica térmica de 30 litros, con tapa.
- 1½ Caneca de arena.

3. Elementos de recolección

- 2 Palas plásticas.
- 1 Bolsa de polietileno.
- 6 Paños absorbentes.

Este kit trae las indicaciones de uso, las cuales deben ser repasadas por el conductor en el momento del despacho.



POLICIA NACIONAL DE COLOMBIA



DIRECCION DE INVESTIGACION CRIMINAL



PROCEDIMIENTO PARA DESPACHO DE VEHÍCULOS CON **MERCANCIAS PELIGROSAS**



Vehículo

(Debe contar con las siguientes condiciones)

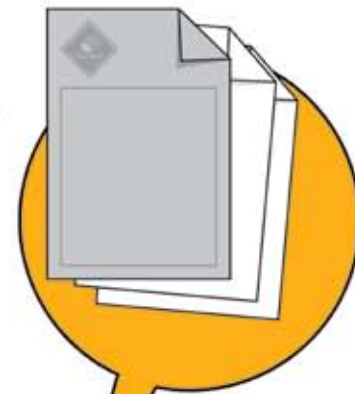
- Etiquetas en todas las caras visibles de la unidad de carga.
- Sistema eléctrico antichispas.
- Pito de Reversa.
- Botiquín de primeros auxilios.
- Equipo de Carretera.
- No presentar Fugas de Aceite.
- Llantas en Buen estado.
- Kit de Atención a Derrames.



Documentos

(Por obligación los debe portar el conductor durante el transporte)

- Manifiesto de carga.
- Remesa terrestre de carga.
- Registro nacional de transporte de carga.
- Registro nacional para el transporte de mercancías peligrosas.
- Planilla para el transporte de sustancias químicas de uso restringido (si es el caso).
- Tarjeta de emergencia.
- Plan de transporte.
- Soat seguro obligatorio.
- Certificado de gases.
- Plan de seguridad. (Teléfonos de emergencia e instrucciones ante una emergencia).
- Hoja de datos de seguridad.



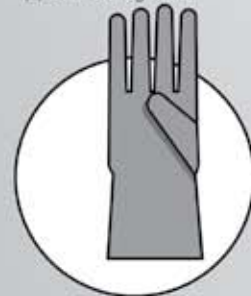
Según el Decreto 1609 del Ministerio de Transporte los vehículos que transporte mercancías peligrosas, deberán llevar un **Kit de Emergencia** para atender derrames, el cual consta de:



Protección personal

(Elementos esenciales, unidades por camión)

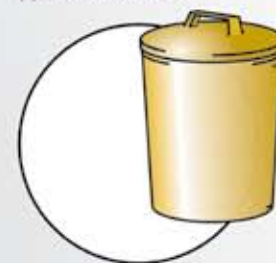
- (2) Careta o Mascarilla.
- (2) Guantes.
- (2) Gafas de seguridad.



Contención

(Elementos esenciales, unidades por camión)

- (2) Diques de contención absorbentes para evitar la expansión del derrame hacia cuerpos de agua.
- (1) Caneca plástica térmica 30 lt. con tapa.
- (1) 1/2 caneca de arena.



Recolección

(Elementos esenciales, unidades por camión)

- (2) Pala plástica.
- (1) Bolsa de polietileno.
- (6) Paños absorbentes.



Procedimiento para el uso de contenedores

¿Qué es el contenedor?

El contenedor es un sistema estandarizado de transporte internacional; su diseño es de caja hermética construida de acero o de otros materiales resistentes.

Existen dos tamaños universales de contenedores –de 20 pies y de 40 pies– con las siguientes medidas técnicas: (véase gráfico 1.)

Clases de contenedores

- **Dry**

Es el tipo de contenedor más utilizado. Sirve para todo tipo de carga, es decir, la que no requiere un manejo especial.

- **Tanque**

Es utilizado para movilizar carga líquida o gases.

- **Reefers**

Son contenedores refrigerados.

- **Open Top**

Para carga de piezas grandes, este tipo de contenedores tiene el techo abierto.

- **Flat Rack**

Es un contenedor plataforma que carga piezas voluminosas.

Responsabilidades con el contenedor

Son responsables por la buena administración y cuidado del contenedor:

- Los usuarios dueños de la carga o sus representantes en las diversas operaciones, incluido el proceso de almacenamiento del contenedor, con carga o vacío.
- Los operarios del cargador y de las grúas durante el proceso de carga y descarga en los medios de transporte o en los patios de contenedores.
- Los transportadores que lo llevan con carga hasta su destino y lo regresan al patio de contenedores (según acuerdos contractuales).
- Los estibadores o “coteros” encargados de cargar la mercancía, quienes deben tener los cuidados necesarios para evitar daños o contaminación.



Nota: El contenedor debe ser devuelto en el mismo estado en el que se recibió y en la fecha pactada para su entrega; no se puede disponer de él para almacenar o cargar mercancías, con excepción de las disposiciones de las navieras.

Gráfico 1 • Tamaños de contenedores

Tamaño	Largo (m)	Ancho (m)	Alto	Capacidad kg	Volumen (m ³)
20	5,906	2,350	2,392	21.800	33,20
40	12,022	2,352	2,395	26.520	67,70

Procedimiento para el reporte de operaciones sospechosas (véase infografía)

La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales adopta para sí y sobre sus controlados, mecanismos y procedimientos de prevención, detección y control de lavado de activos asociado con operaciones de comercio exterior y operaciones cambiarias, de acuerdo con información que se debe remitir a la Unidad de Información y Análisis Financiero (UIAF).

- La Circular 170 de 2002 indica el procedimiento que deberán seguir los usuarios del servicio aduanero y cambiario, para prevenir, detectar, controlar y reportar operaciones sospechosas que puedan estar vinculadas con el lavado de activos.

La DIAN instruye a sus controlados sobre los mecanismos de control que deben adoptar y supervisa el cumplimiento de esta obligación.

- La Unidad de Información y Análisis Financiero –UIAF– adscrita al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, se encarga de recolectar, sistematizar y analizar la información suministrada por quienes están obligados a reportar operaciones sospechosas y que puedan estar vinculadas con actividades de lavado de activos.
- Las empresas que prestan servicios de comercio exterior y los profesionales del cambio de divisas deben adoptar estas medidas, pues en ellas radica el

conocimiento del cliente y del mercado, mediante la creación de un Sistema Integral para la Prevención y Control al Lavado de Activos –SIPLA–. Ellos, además, asumen todos los riesgos derivados de su uso indebido para la comisión de actividades ilícitas.

Manual de procedimientos

La junta directiva o el máximo órgano de administración de la empresa podrá adoptar un manual de procedimientos que, además de atender los lineamientos mencionados, incluya por lo menos los siguientes aspectos:

- Conocimiento del cliente y del mercado.
- Canales de coordinación interna adecuados para atender con agilidad los requerimientos de la autoridad o dar trámite oportuno a los reportes de operaciones sospechosas.
- Controles para lograr el cumplimiento de las normas contenidas en el manual.
- Instancias de consulta y reporte para los empleados de la empresa en relación con sus actividades preventivas del lavado de activos.
- Uso de herramientas tecnológicas acordes con la naturaleza y tamaño de la empresa.
- Programas de capacitación interna.
- Funciones y categoría del empleado de cumplimiento; la auditoría y la revisoría fiscal.
- Responsabilidades en la detección y reporte interno de operaciones inusuales y sospechosas.

- Sanciones y correctivos por el incumplimiento de los procedimientos.
- Conservación de registros y documentos.

El manual debe ser actualizado de acuerdo con las necesidades de las entidades y los cambios normativos.

Procedimiento en parqueaderos

Los parqueaderos donde se dejen los vehículos deben estar autorizados por la empresa de transporte y han de inspeccionarse debidamente. Deben ofrecer garantías de seguridad, tanto para el vehículo como para la carga. No es seguro dejar vehículos en los parqueaderos si no cumplen estos requisitos.

- En el momento de asignar la carga a un conductor subcontratado, se le informa que el vehículo y la carga deben guardarse únicamente en los parqueaderos autorizados por la empresa e identificados en el plan de transportes.
- Cuando un conductor se niegue a parquear en los sitios autorizados por la empresa, se debe informar inmediatamente al jefe de seguridad, a la gerencia operativa y a la gerencia general para que tomen los correctivos necesarios.
- Cuando el vehículo llegue cargado al parqueadero, deben hacerse revisar los sellos y precintos de seguridad en contenedores o carpas, y constatar que se radique la entrada del vehículo en el libro del parqueadero, el cual debe contener como mínimo fecha y hora de ingreso y de salida, placa, nombre del conductor y observaciones, si las hay.
- Si el vehículo descargó parcialmente, se dejará guardado en parqueaderos de la empresa, pero si el vehículo está en la empresa donde entrega la mercancía, de acuerdo con su destino y por disposición del cliente, el carro debe parquearse dentro de las mismas instalaciones. Hay que verificar entonces la carga que queda pendiente por descargar y las condiciones en que se deja, y colocar sellos de seguridad al contenedor o a la carpa.
- Al día siguiente, al reanudar el descargue, se comprueba el estado de los sellos en presencia de uno de los funcionarios del cliente, para que él también la constate. Si al revisar los sellos existen signos de violación, se informa inmediatamente a la unidad de control operativo de cada empresa y al jefe de seguridad del cliente, para que hagan las investigaciones y se tomen las medidas tendientes a establecer responsabilidades.
- Hay que tomar fotos del vehículo, del lugar y del conductor, así como la huella dactilar del índice y del pulgar de la mano derecha.
- El conductor debe tener instrucciones precisas sobre la importancia de cumplir el recorrido estipulado en el plan de transporte, con énfasis en que no puede tomar sin autorización previa, una ruta distinta de la establecida en el plan.
- También debe elaborar el informe de incidentes.

Nota: Permitir guardar o parquear vehículos en sitios no autorizados, trae como consecuencia el saqueo parcial del contenedor o el hurto total de la mercancía exponiendo los intereses de la empresa. Por esta razón, es necesario asegurarse de que los vehículos se guarden únicamente en los parqueaderos autorizados por la empresa.

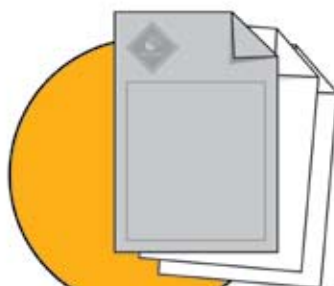
Parte del éxito de la operación radica en el cumplimiento de las normas establecidas en los protocolos y en las medidas preventivas que se adopten ■

PROCEDIMIENTO PARA EL REPORTE DE OPERACIONES SOSPECHOSAS



Procedimiento en
parqueaderos

Manual de Procedimientos



Recomendaciones ■



Recomendaciones

Recomendaciones para evaluación de las actividades del transporte de carga

Transporte de mercancías

Medidas indispensables para garantizar un adecuado y seguro transporte de mercancías en las rutas urbanas y rurales:

- Plan de transporte urbano de mercancías.

Teniendo en cuenta que en las zonas urbanas en donde con mayor frecuencia se presentan hurtos de mercancías, las gerencias operativas (GO) y de seguridad deben reforzar los controles y accesos a las entradas de las ciudades principales, estas recomendaciones deben ser informadas y acatadas por el conductor en el momento de recibir la mercancía.

La entrega del plan de transporte urbano en el momento de recibir la mercancía obedece al propósito de evitar fugas de información.

- Se recomienda en lo posible realizar las movilizaciones de mercancía en vehículos que cuenten con un sistema satelital que permita su ubicación exacta y oportuna durante los recorridos.

Zonas de alto riesgo

Cada ciudad tiene zonas o trayectos con alto riesgo de siniestralidad. El departamento de seguridad de cada empresa debe conocer y actualizar a diario el registro de esas zonas y trayectos e incluirlos en los planes de transporte, con las respectivas recomendaciones de prevención que se deben cumplir. Esto implica también la contabilización de la mercancía y entrega de documentos y, o, facturas en el momento del cargue y descargue.

Calidad del empaque

- Verificación de las características del empaque de las mercancías: deben corresponder a las definiciones de las diferentes normas y técnicas de protección de mercancías.
- Almacenamiento de la mercancía en el vehículo. La mercancía dentro del vehículo debe disponerse en forma segura contra movimientos bruscos, y evitar espacios vacíos que puedan averiar las mercancías durante el trayecto de movilización.

Reporte de novedades y anomalías

- Debe crearse una cultura de comunicación efectiva entre el conductor y a la unidad de control operativo, que suministre información exacta para el control y seguridad de las operaciones.

- En caso de presentarse novedades, deben tomarse decisiones eficaces de acuerdo con los protocolos de seguridad establecidos previamente.

Mantenimiento del vehículo

- Es importante disponer de un programa de mantenimiento de los vehículos de carga a fin de garantizar que se encuentren en buenas condiciones técnicas y mecánicas, que garanticen la movilización correcta de mercancías.
- En caso de contratación con terceros, resulta indispensable una inspección del vehículo a fin de comprobar que cumple las condiciones técnico-mecánicas establecidas para el desarrollo de las tareas encomendadas.

Reserva de la información

- La información, tanto de la transportadora como de los clientes, debe mantenerse en reserva. Por consiguiente, deben efectuarse continuas evaluaciones de seguridad a proveedores y personal de la empresa, que ayuden a medir los grados de confiabilidad.
- Adicionalmente, es indispensable la creación de procedimientos de seguridad para el manejo de la información generada durante el desarrollo de las operaciones y después de ella con los proveedores.

Definición del plan de transporte

- El plan de transporte por carretera especifica tiempos de recorrido, sitios donde debe reportarse (puestos de control),

lugares de descanso del conductor, parqueaderos, horas autorizadas de tránsito, talleres, hospitales, bomberos, policía entre otras.

- El plan de transporte se entrega al escolta o al conductor, que debe firmarlo y refrendar su firma con la huella del dedo índice derecho. Para esta huella, tomada con un huellero, las manos deben estar limpias y la falange debe desplazarse en un solo sentido, sin dejar borrones ni tachones.

Utilización de códigos de ruta

Es necesario elaborar un plan de transporte para cada uno de los recorridos establecidos por la empresa y asignarle un código de seguridad para el manejo de la información. Por ejemplo, la ruta Cartagena-Bogotá se codificaría como PRC-01, Bogotá-Medellín como PRC-02, Bogotá-Cali, PRC-03, etc. La idea es establecer claves de seguridad para evitar la fuga de información. También resulta importante actualizar constantemente estos códigos, de acuerdo con las condiciones de seguridad.

Actualización de la información

- Para las actualizaciones es importante la retroalimentación de información con las autoridades competentes, con agremiaciones y con otros vehículos de la empresa o de empresas colegas que transiten por el mismo corredor vial.
- Después de confirmar la veracidad de la información, conviene compartirla con la unidad de comunicación del Frente de Seguridad para beneficio del sector.

- Es fundamental el compromiso de todos para el suministro de información confiable, que permita el éxito en los controles de seguridad preventivos que se puedan fijar.

Lista de chequeo

- La lista de chequeo del estado técnico-mecánico del vehículo y de las condiciones humanas del conductor, quedarán diligenciadas en el formato de registro.
- El conductor firmará y refrendará el documento con la huella del dedo índice derecho.

Recibo de la mercancía

Al recibir la mercancía se verifica que los documentos legales necesarios se encuentren en orden.

Selección del vehículo y del conductor

El conductor y el vehículo se seleccionan teniendo en cuenta las características de la mercancía a transportar.

Deben evitarse:

- Sobremanejos que deterioren la carga.
- Planchas o carpas en mal estado, que permitan filtración de polvo o agua.
- Protuberancias o filos que puedan dañar la carga.
- Carga compartida que no sea compatible.
- Carga compartida que sea compatible pero sobrepase el valor del amparo de la póliza.

Debe procurarse:

- Que el conductor desconozca el tipo de mercancía que transporta.
- Si es necesario que porte documentación sobre la mercancía transportada, dicha información debe guardarse en un sobre sellado, que sólo podrá ser abierto en caso de que una autoridad competente lo requiera.
- Efectuar la ampliación de las placas del vehículo o remolque en la carrocería, a fin de permitir su visualización e identificación en la vía.
- Evaluar el modelo del vehículo y su estado técnico-mecánico, sobre todo para mercancías delicadas.
- Incrementar en lo posible las caravanas con vehículos de modelo y peso similares, de tal modo que efectivamente se puedan acompañar durante el trayecto.

Recomendaciones para la evaluación de las actividades del transporte de carga

Para establecer planes de mejoramiento que busquen la utilización adecuada de los recursos y procedimientos adecuados de seguridad, se recomienda **la creación de bases de datos e indicadores de gestión, con los siguientes indicadores:**

véase tabla de indicadores



Indicadores

- Viajes realizados por cada ruta/mes en vehículos propios.
- Viajes realizados por cada ruta/mes en vehículos de subcontratistas.
- Tonelaje movilizado/mes en vehículos propios.
- Tonelaje movilizado/mes en vehículos de subcontratistas.
- Incidentes discriminados/mes en vehículos propios.
- Incidentes discriminados/mes en vehículos de subcontratistas.
- Accidentes discriminados/mes en vehículos propios.
- Accidentes discriminados/mes en vehículos de subcontratistas.
- Porcentaje de cumplimiento de entregas/mes en vehículos propios.
- Porcentaje de cumplimiento de entregas/mes en vehículos de subcontratistas.
- Porcentaje de cumplimiento de planes de ruta/mes en vehículos propios.
- Porcentaje de cumplimiento de planes de ruta/mes en vehículos de subcontratistas.
- Vehículos rechazados/mes y causales.
- Conductores rechazados/mes y causales.
- Propietarios rechazados/mes y causales.

Comité logístico y de seguridad

Debe estar integrado por representantes del Servicio de Intermediación Aduanera (SIA), del transportador, del generador de la carga, de la compañía aseguradora del transportador y del generador de la carga, y de la compañía de seguridad. Entre sus funciones están:

- Reunirse periódicamente para establecer las responsabilidades de cada cual en el diseño de la logística y la seguridad.
- Presentar los informes y los indicadores de gestión, retroalimentándose con los informes de cada cual.

Programas de capacitación

Las empresas de transporte deben establecer cronogramas de capacitación para todas las personas que conformen la cadena logística de transporte y seguridad. La temática y la metodología varían de acuerdo con las necesidades. Se deben mantener registros de la capacitación dada al personal y hacer seguimiento de los resultados.

Los siguientes serían algunos de los temas tratados:

- Las connotaciones sociales, penales, económicas, laborales y morales del alcoholismo, el tabaquismo y la drogadicción.
- El transporte de sustancias prohibidas o de alto riesgo.
- El hurto y sus implicaciones penales, familiares, sociales y morales.
- La delincuencia común, organizada y terrorismo.

- El manejo del presupuesto familiar como factor de seguridad.
- La denuncia y la investigación.
- El manejo de protocolos para conductores, personal de la unidad de control operativo y escoltas.
- Primeros auxilios para conductores, personal de la unidad de control operativo y escoltas.
- Funciones y procedimientos del escolta de mercancías.
- Contaminación de Mercancías.
- Identificación de Mercancías.
- Manejo e inspecciones de container.
- Documentología.
- Identificación de personas.

Evaluación de desempeño

Se deben establecer metodologías de evaluación de desempeño del personal, en las que se consideren aspectos relacionados con:

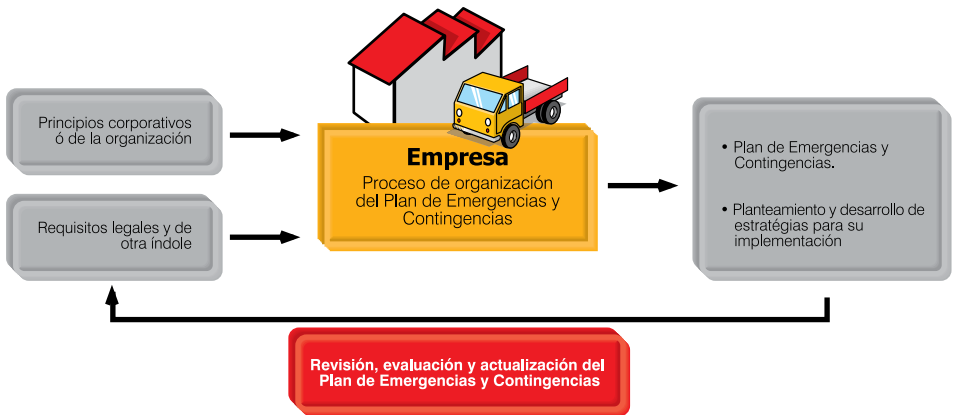
- Competencias.
- Destrezas.
- Habilidades.
- Trabajo en equipo.
- Cumplimiento de normas de seguridad y normas internas.
- Proactividad.
- Cumplimiento de objetivos en el cargo.
- Presentación personal.
- Norma Técnica Colombiana NTC 5500-2.
- Creación de bases de datos.

Planeación ■



Planeación

Planeación estratégica para emergencias y contingencias



Plan de emergencia

Comprende ejercicios anticipados de procedimientos administrativos, orientados de manera general a la gestión del riesgo (reducción), operaciones (respuesta) y a promoción del posdesastre (recuperación) en una empresa.

El plan de emergencia define políticas, planeación, procedimientos, que indican la manera de enfrentar una situación de emergencia o desastre. Esta categoría, que involucra eventos como incendios, explosiones, fugas o derrames de sustancias peligrosas, etc., requiere participación de grupos internos y externos (brigadas, bomberos, etc.)

Plan de contingencias

Es un plan específico para situaciones, eventos o siniestros que afecten los procesos o las operaciones de la organización, por ejemplo, demoras en el abastecimiento de insumos, de material de empaque o embalaje; varadas de vehículos; traspardo, cabotaje, cargue o descargue imprevisto de mercancías; inspecciones de seguridad; hurto, robo, piratería, etc.

Nota: Todos los informes de incidentes y, o, accidentes que ocurran a vehículos, conductores o propietarios, deben ser remitidos al Frente de Seguridad de la DIJIN, en Bogotá, para que la base de datos sea actualizada día a día.

Protocolos de novedades e incidentes

Los escoltas y los conductores deben conocer los protocolos a seguir en caso de incidentes y accidentes en la carretera.

Adicionalmente, teniendo en cuenta la naturaleza de la mercancía y los protocolos de seguridad, las empresas deben fijar niveles de alarma que les permitan actuar oportunamente y así evitar la siniestralidad.

Estos niveles de alarma se pueden fijar por tiempos, si la empresa posee un proveedor de tecnología confiable que le garantice confiabilidad en la información suministrada, como pueden ser las empresas dedicadas al seguimiento satelital, puestos de control o acompañamientos; estos procedimientos se deben fijar teniendo en cuenta las matrices de riesgos y los estudios de seguridad previamente definidos en las empresas para el desarrollo de su operación.

Los protocolos de novedades son la herramienta preventiva que ayudará, en caso de presentarse inconvenientes, a tomar decisiones oportunas que lleven a un resultado satisfactorio para la superación de eventualidades; así, esta herramienta desempeña un papel fundamental para que las empresas definan las responsabilidades por cargo y los perfiles, a fin de evaluar los alcances en caso de tener que actuar.

Incidentes y accidentes en carretera

Son incidentes

- Derrumbes o suspensión de la vía.
- Caída de puente o bancada.
- Choques simples.
- Retenes de la Aduana, el Ejército o la Policía.
- Retenes ilegales de la subversión o la delincuencia común.
- Varadas.
- Otros.

Son accidentes

- Choque con consecuencias graves.
 - Encunetada.
 - Volcamiento.
 - Atraco.
 - Hurto.
 - Incendio.
 - Otros.
- Se debe hacer un informe de los incidentes o accidentes presentados en la carretera.
 - Todos estos informes de incidentes o accidentes deben ser investigados por el departamento de seguridad para confirmar su ocurrencia y establecer sus razones, así como para implementar planes de mejoramiento que permitan el desarrollo óptimo de la actividad.
 - También debe considerarse y reportarse como incidente toda demora en la

información de paso por los trayectos o puestos de control estipulados en el plan de transporte para verificación física del vehículo.

Protocolos para convoy o vehículo individual

Estos protocolos deben aplicarlos la unidad de control operativo de cada empresa, los conductores de los camiones y, o, el personal de seguridad (escolta) que viaje en el convoy.

Protocolos por novedad de accidente del vehículo escolta

- Informar a la unidad de control operativo o a la persona encargada de tráfico de cada empresa, sobre el estado del escolta y el funcionamiento mecánico del vehículo accidentado, para que esta unidad proceda a la coordinación de los correctivos para la superación del impasse.
- Verificar el estado de salud del escolta en primera instancia, y coordinar con las entidades competentes si amerita el traslado al hospital más cercano.
- Informar y cooperar con la Policía de Carreteras del sector.
- Coordinar el traslado de los vehículos a un sitio que posea las condiciones mínimas de seguridad.
- Solicitar a la empresa de seguridad el envío de otro vehículo escolta de la ciudad más cercana donde haya personal disponible o, en su defecto, buscar apoyo con los puestos de control contratados por la empresa.
- Averiguar si el sitio del accidente corresponde a una vía concesionada, y en caso de ser así, solicitar el envío de grúas, ambulancias o personal de vigilancia.
- Impedir la movilización del vehículo antes que la autoridad competente haya elaborado el informe de accidentes.
- Obtener las constancias expedidas por las autoridades sobre el accidente, con los nombres de los funcionarios de la Policía que atendieron el caso y la unidad a la cual pertenecen.
- Tomar fotografías del accidente, y los datos de personas que puedan servir como testigos de la situación.
- Solicitar las respectivas asesorías de personal competente y autorizado por la empresa transportadora para el manejo de los daños causados y la responsabilidad civil de la misma.
- Si el escolta no reviste mayor gravedad, debe ponerse al frente de la situación hasta cuando llegue otro vehículo acompañante.
- Elaborar el informe de incidentes para la compañía de seguros.
- Dar aviso oportuno al generador de la carga por medio de los conductos regulares de comunicación establecidos.

Protocolos por novedad de accidente de un camión convoy

- Informar a la unidad de control operativo de cada empresa o a la persona responsable de tráfico, para que proceda a reportar al Frente de Seguridad

Empresarial sobre el sitio del accidente, la identificación de los vehículos involucrados y las condiciones de los mismos.

- En caso de hallarse gravemente herido el conductor, coordinar la atención inmediata y su traslado al hospital más cercano.
- Verificar el estado del vehículo y las condiciones requeridas para su posterior movilización.
- Evitar en lo posible que el vehículo sea llevado a los patios, a menos que existan motivos para inmovilizarlo. En este último caso, prestar toda la colaboración a las autoridades, y coordinar las medidas necesarias para proteger la carga.
- Si se transporta un producto líquido y este se ha regado, tomar medidas para evitar daños ecológicos o posibles accidentes.
- Informar a la Policía de Carreteras.
- Reportar a la empresa generadora de la carga.
- Notificar al contratista de la concesión para el envío de grúas, ambulancias o personal de vigilancia.
- Coordinar la vigilancia de la mercancía (por ejemplo, con otros camiones que estén en la vía), mientras se lleva a lugar seguro el resto del convoy.
- Coordinar, si es necesario, el envío de otro vehículo acompañante o escolta para el vehículo accidentado.
- Impedir la movilización del vehículo hasta

que la autoridad competente elabore el informe de accidentes.

- Obtener las constancias expedidas por las autoridades sobre el accidente, con los nombres de los funcionarios de la Policía que atendieron el caso y la unidad a la cual pertenecen.
- Tomar fotografías, nombres y teléfonos de las personas que presenciaron el accidente.
- No hacer ningún arreglo con la contraparte en caso de daños o responsabilidad civil, sin la previa asesoría de las personas responsables de la empresa en estos aspectos.
- Elaborar el informe de incidentes para la compañía de seguros.

Protocolos por enfermedad del conductor de un camión

- Informar a la unidad de control operativo de cada empresa o a la persona encargada, y establecer la gravedad de la enfermedad.
- Llevar al conductor al centro asistencial más cercano, y dejar el vehículo en un sitio seguro.
- Si la enfermedad del conductor requiere hospitalización, coordinar el reemplazo.
- Continuar con el plan de transporte establecido.
- Elaborar el informe de incidentes.

Protocolos por enfermedad del escolta

- Informar a la unidad de control operativo de cada empresa sobre los síntomas que presente el escolta.

- Si las molestias continúan durante el cumplimiento de la ruta establecida, ubicar el convoy en un sitio seguro y dirigirse al centro asistencial más cercano.
- Enviar un escolta de reemplazo.
- Si la enfermedad requiere hospitalización, informar y esperar la llegada del reemplazo.
- El convoy reanudará su ruta en el momento en el que se haga presente el escolta de relevo.
- Elaborar el informe de incidentes.

Bloqueo de la vía por causas naturales o accidentales

- Establecer plenamente la información y solicitar confirmación de la novedad a través de la Policía Vial, el Frente de Seguridad Empresarial, etc.
- Evitar dirigirse al sitio de la obstrucción.
- Establecer un sitio seguro para el convoy y estudiar la nueva ruta a seguir.
- En caso de inmovilización dentro del bloqueo, informar inmediatamente a la unidad de control operativo de cada empresa, la cual reportará al Frente de Seguridad Empresarial. Buscar la forma de salir del bloqueo y, si es imposible, tratar de encontrar un sitio seguro para resguardar el convoy.
- Prestar atención a las informaciones de las autoridades y de la unidad de control operativo de cada empresa.
- Elaborar el informe de incidentes.

Bloqueo por grupos al margen de la ley (subversión, paramilitares o delincuencia común)

Estar pendiente de los movimientos y las informaciones que se suministren sobre la vía e informar oportunamente a la unidad de control operativo de cada empresa.

- Informar a la Policía Nacional, a Antitipiratería Terrestre (DIJIN, SIJIN), al Ejército Nacional, a las empresas transportadoras del Frente de Seguridad Empresarial y al generador de la carga.
- Si se confirma plenamente la información acerca de este tipo de bloqueo con la unidad de control operativo de cada empresa y con las autoridades de Policía, evitar al máximo entrar en el perímetro del bloqueo y conducir el convoy a un sitio seguro. En caso de hallarse dentro del bloqueo, no intentar oponer resistencia o pasar de largo; acatar las solicitudes de los delincuentes y, en la medida de lo posible, informar a la unidad de control operativo de cada empresa, sobre las situaciones que estén ocurriendo.
- Evitar suministrar cualquier tipo de información sobre su misión (escoltas) o su carga (conductor) y, en cambio, utilizar una fachada. Examinar y memorizar las descripciones físicas de los delincuentes, las placas de vehículos, nombres, alias o cualquier tipo de información que pueda ser valiosa en la investigación posterior.
- Analizar el desenvolvimiento de los acontecimientos y tratar de calmar a los conductores e integrantes del convoy. La vida de las personas está por encima de todo proceder.

- Tan pronto termine el episodio, contactar a la unidad de control operativo de cada empresa y suministrar datos concretos.
- Esperar instrucciones de la unidad de control operativo de cada empresa para reanudar el viaje. Elaborar un nuevo itinerario en el plan de transporte, con las respectivas medidas de seguridad.
- Al salir del bloqueo, informar a los demás conductores y a las autoridades de la vía.
- Elaborar el informe de incidentes.
- Analizar el terreno e informar sobre posibles bodegas a donde hayan podido conducir el vehículo o donde estén transbordando la mercancía.
- Coordinar con las autoridades la reacción pertinente.
- Disponer con el conductor la instauración de la denuncia, teniendo en cuenta las recomendaciones dadas en este manual.
- Elaborar el informe de incidentes.

Hurto de la mercancía

- Reportar inmediatamente a la unidad de control operativo de cada empresa.
- Informar al generador de la carga, a la Policía Nacional y a Antipiratería Terrestre (DIJIN, SIJIN) de los departamentos de Policía.
- Avisar a otras empresas del Frente de Seguridad Empresarial para que le colaboren en la detección de los delincuentes.
- Establecer contacto visual (si no se ha sido detectado) con los atracadores e informar sus movimientos, con datos concretos, a la unidad de control operativo de cada empresa.
- Memorizar la mayor cantidad de información que pueda ser útil en la localización de la mercancía y el esclarecimiento de los hechos.
- Informar la ruta exacta por donde están conduciendo el vehículo hurtado y la mercancía.
- Manejar un bajo perfil para no arriesgar la vida en ningún momento.

Saqueo de la carga

- Informar a la unidad de control operativo de cada empresa.
- Comunicar al generador de la carga, a la Policía Nacional, al Frente de Seguridad Empresarial y a Antipiratería Terrestre (DIJIN, SIJIN) de cada Departamento de Policía.
- Tomar fotos del camión, en especial de las partes violentadas.
- Asegurarse de que la mercancía restante cuente con seguridad.
- Solicitar instrucción especial de la empresa transportadora para instaurar la denuncia.
- Elaborar el informe de incidentes.

Bloqueo directo del convoy. Procedimiento del escolta

- Cuando el convoy esté siendo bloqueado por algún tipo de obstáculo, informar inmediatamente a la unidad de control operativo de cada empresa, la cual deber contactar al Frente de Seguridad Empresarial de la DIJIN. No acercarse

al convoy. Tratar de observar desde un punto no detectado.

- Informar a la Policía Nacional, a Antipiratería Terrestre (DIJIN, SIJIN) de cada Departamento de Policía y al Ejército Nacional.
- Memorizar e informar cada movimiento que pueda servir para determinar el tipo de bloqueo.
- Si se establece que es delincuencia común, realizar un seguimiento e informar oportunamente cada uno de los acontecimientos. Evitar ser detectado.
- Efectuar la vigilancia hasta el punto donde se le permita acceder sin ser detectado.
- Tratar de establecer el lugar exacto a donde fue llevada la mercancía.
- Elaborar el informe de incidentes.

Protocolo por informe de incidentes en la vía

Al recibir el informe de un incidente en la vía, reportar inmediatamente a la unidad de control operativo de cada empresa. Confirmar la veracidad de la información.

- Informar a la Policía de Carreteras y al Frente de Seguridad Empresarial.
- Analizar la fuente de la información y calificarla según el grado de credibilidad.
- Si se establece que efectivamente ha ocurrido un incidente grave en la vía, conducir el convoy al lugar seguro más cercano.

- Coordinar con la unidad de control operativo de cada empresa el procedimiento a seguir según la situación que se esté presentando.
- Si no es posible conducir el convoy a un lugar seguro, pedir colaboración a las autoridades que se encuentren presentes o más cercanas.
- Comunicarse con la concesionaria para coordinar lugares seguros y tiempos probables para solucionar el incidente.
- Elaborar el informe de incidentes.

Protocolo en caso de secuestro y rehenes

En el evento de presentarse un secuestro de los conductores o del personal de escoltas:

- Informar a la Policía de Carreteras, a Antipiratería Terrestre, a inteligencia del Ejército Nacional, al transportador, al generador de la carga y al Frente de Seguridad Empresarial.
- Comunicarse con los GAULA de la Policía y del Ejército Nacional.
- Coordinar con el transportador para avisar a las respectivas familias.
- Enviar un escolta o funcionario de la empresa para que apoye las labores en campo.
- Si se toma contacto con los secuestradores, no comprometerse, pero tampoco negarse a cualquier negociación.
- No arriesgar la vida de las personas ni los equipos y la mercancía.

Si el o los secuestrados hacen parte del personal del transportador:

- Informar a la unidad de control operativo de cada empresa, suministrando la mayor cantidad de datos posible.
- Tratar de establecer la ruta por donde se llevaron los vehículos y los conductores.
- Mantener la calma.
- No arriesgar la vida propia ni la de las otras personas.
- Elaborar el informe de incidentes.

Protocolo ante un soborno

- Recibir la información y el tipo de soborno e informarlo inmediatamente a la unidad de control operativo de cada empresa.
- Coordinar con la unidad de control operativo de cada empresa el procedimiento a seguir.
- Tratar de obtener la mayor cantidad de datos posible de las personas que están intentando el soborno.
- Observar algún tipo de identificación (placas de vehículos, hora y sitio exacto donde ocurrió el incidente).
- Mantener la calma y memorizar cada una de las exigencias.
- No arriesgar la integridad física.
- Elaborar el informe de incidentes



■ Infraestructura

Infraestructura

Infraestructura de apoyo para la información y seguridad en carreteras

Centro de Información Estratégico Vial, CIEV

Este centro actualiza eventos que suceden día a día, durante 24 horas, mediante redes de apoyo de información geográfica, Rastrac, y sistemas de comunicación que operan vía celular, radio, microondas y satélite.

Adicionalmente, el centro cuenta con el apoyo de personal especializado del Ministerio de Defensa, del Ejército, la Armada y la Policía de Carreteras.

Monitoreo vehicular

Con el ánimo de trabajar en estrategias que apoyen las labores de inteligencia de prevención en los diferentes corredores viales, el Estado, a través de sus diferentes cuerpos de seguridad, ha dispuesto vehículos para la realización de actividades de vigilancia, monitoreo e inteligencia permanente sobre las vías nacionales, a fin de garantizar seguridad en los diferentes corredores viales.

El total del parque automotor disponible para el desarrollo de estas actividades es de 169 automotores en el país.

Plan Meteoro

Involucra compañías motorizadas de control vial operadas por el Ejército Nacional y la Armada, que responden de manera inmediata a las alarmas generadas por el sistema de monitoreo vehicular y por la cooperación ciudadana, frente a la inminencia o la ejecución de acciones delictivas.

Unidades Judiciales

Son unidades móviles que cuentan con tecnología de comunicaciones, software, bases de datos, y apoyan a la fuerza pública en la realización de retenes de control, aprehensión de personas, inmovilización de vehículos y retención de mercancías ilegales, mediante la acción inmediata de judicialización de los diferentes eventos que ocurren en la red vial nacional.

Grupos Unir

Para aumentar la presencia de la fuerza pública se conformaron escuadrones motorizados que ejercen control permanente sobre los diferentes corredores viales y aumentan la capacidad de reacción, maniobrabilidad y presencia inmediata en los lugares de afectación de orden público. Cada escuadrón cuenta con motos de

alto cilindraje, personal especializado en seguridad vial y reacción antiterrorista, y un parque automotor dotado con tecnología AVL.

Grupo Dijin de antipiratería terrestre

Piratería terrestre

Esta modalidad delictiva vulnera el patrimonio económico, puesto que su fin es apoderarse de mercancías que se transportan en vehículos, con el objeto de comercializarlas a un menor valor del real.

Modalidades de piratería terrestre

Los piratas terrestres, por lo general, contactan a personas clave dentro de las empresas de transporte, como despachadores, controladores de tráfico, jefes de seguridad, conductores e intermediarios. Posteriormente proceden a planear el delito, identificando el blanco y determinando las rutas. Luego buscan bodegas de almacenamiento y, finalmente, comercializan las mercancías hurtadas. En algunos casos las mercancías salen “vendidas” desde las bodegas del cliente, las zonas aduaneras o la empresa transportadora.

Entre las estrategias más comunes para perpetrar este delito figuran:

- Buscar la complicidad de los conductores.
- Utilizar falsos retenes.
- Colocar obstáculos en la vía.
- Situar un supuesto pasajero en la vía.

- Simular una falla mecánica.
- Suplantar a las autoridades.

El aviso de un escolta sobre cualquier acontecimiento sospechoso puede reducir significativamente los efectos del hurto de la mercancía.

Otras modalidades:

- “Gemeleo” y, o, falsa documentación.
- Saqueo y autosaqueo.
- Robo técnico.
- Faltante de mercancía.
- Descuelgue.
- Cambio de mercancía.
- Falso accidente.
- Autorrobo.
- Apropiación del anticipo.
- Acción directa de actores generadores de violencia o simulación de los mismos.

La lucha contra esta modalidad delictiva implica el compromiso de combatir la piratería terrestre no sólo por parte del Estado ni de los empresarios dedicados al transporte, sino de todas las empresas de seguridad que prestan el servicio de escolta de mercancía.

En el transporte moderno se impone el control, de tal modo que se pueda manejar adecuadamente el riesgo y garantizar que las cargas lleguen a su destino final, en el momento y en las condiciones contratadas con el cliente, optimizando los recursos humanos, físicos y económicos.



Gestión 



Gestión

Gestión de la Policía Nacional contra la Piratería Terrestre

En el año 2000, los índices delincuenciales en diferentes zonas del país hacían que los empresarios colombianos replantearan la operación de sus empresas, principalmente por los hurtos que en las diferentes modalidades llevaban a cabo organizaciones criminales, las cuales generaban hacia el futuro y con las condiciones de la época, la inviabilidad económica.



Evolución de la piratería terrestre desde el año 2000

Al presentarse este panorama se constituyó una alianza entre la Policía Nacional y algunos empresarios, que replicó un modelo implementado en las ciudades denominado Frente de Seguridad Local, cuyo resultado fue el acercamiento a las autoridades como un interlocutor legítimo, a fin de constituir una alianza estratégica con los empresarios para combatir los factores de inseguridad que los aquejaban.

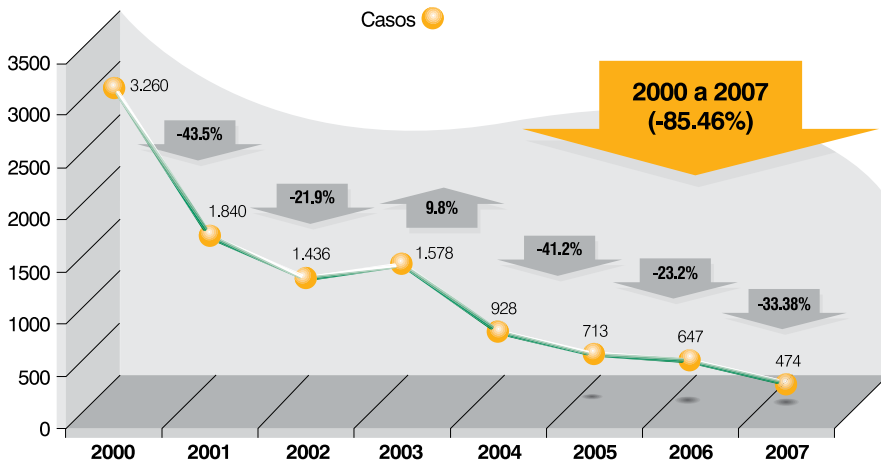
Año tras año los índices de reducción de la piratería han sido satisfactorios, y pasaron de 3260 eventos de piratería en el año 2000, a 474 a octubre de 2007, cuando se hizo el cierre de la estadística. Pese a estos resultados obtenidos por la Policía Nacional, es importante destacar los compromisos de la Unidad de Antipiratería Terrestre. (véase gráfico 1.)

Compromisos del Frente de Seguridad Empresarial

Motivado por los resultados logrados durante estos siete años, el equipo de trabajo del frente ha continuado su marcha, con un importante crecimiento de la empresas vinculadas. En este momento, sólo en el sector de transporte, alrededor de 300 empresas afiliadas interconectadas con Avantel, consultan diariamente las bases de datos, generando más de 5000 operaciones por mes; este medio ha permitido en gran parte la desarticulación de organizaciones delincuenciales, la captura de sujetos dedicados a infringir la ley y la recuperación de mercancías, como se puede observar a continuación:

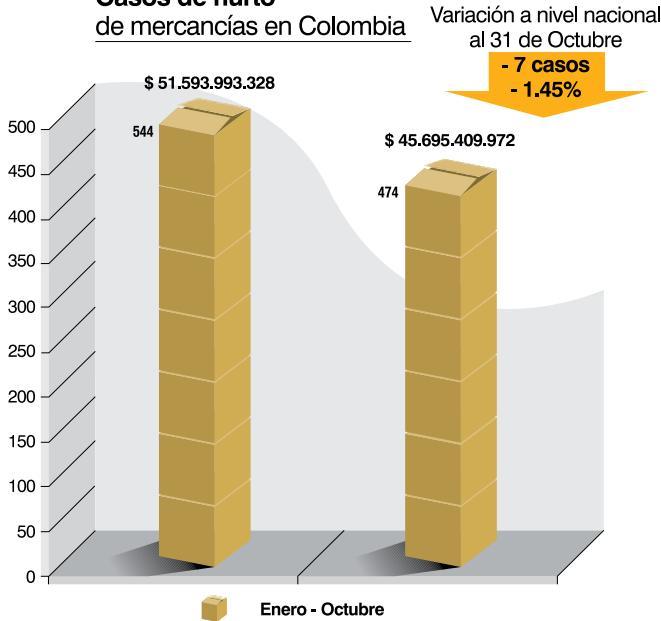


Gráfico 1. **Comportamiento del delito a nivel nacional**

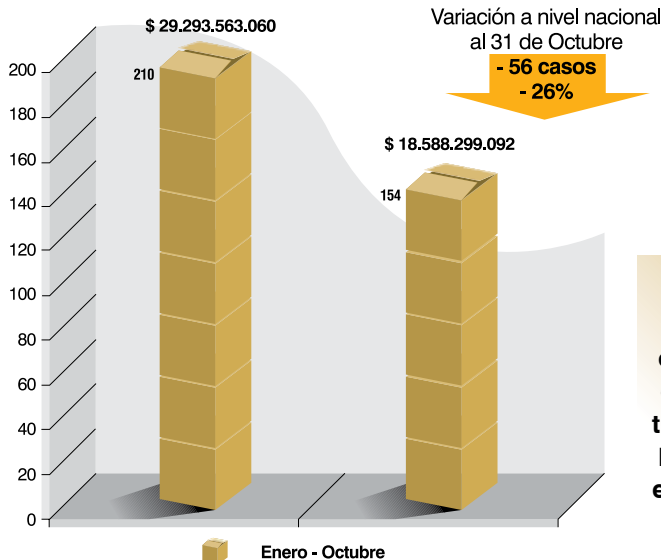




Casos de hurto de mercancías en Colombia



Recuperación de mercancías en Colombia



“Gracias a los resultados obtenidos y con el ánimo de cumplir las expectativas del sector transportador, la Policía Nacional encamina sus esfuerzos a los siguientes aspectos”:

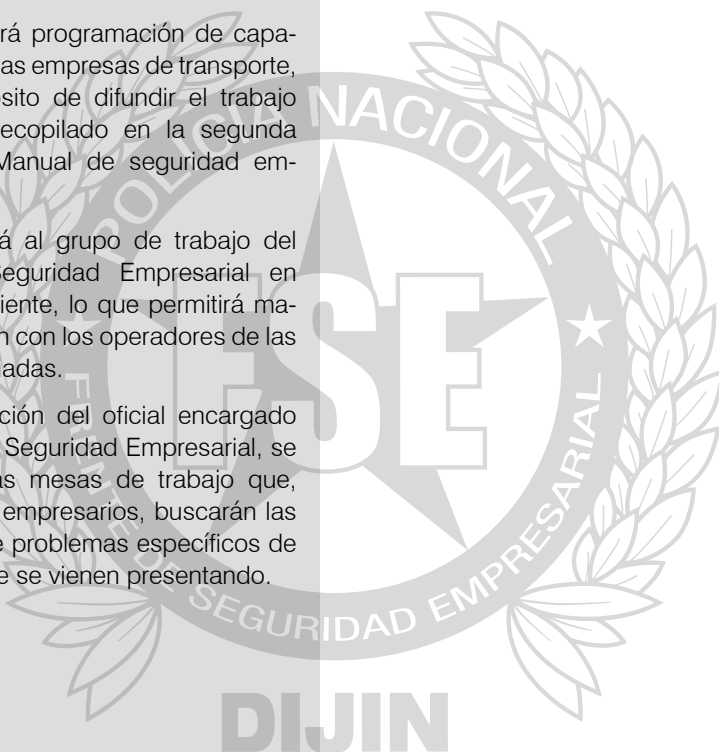


Actividades del Frente de Seguridad Empresarial

- Creación de políticas de prevención que se diseminan a través de las capacitaciones que frecuentemente se dan en las empresas, y de los cursos de capacitación en las instalaciones de la DIJIN.
- Asesoramiento y acompañamiento personalizados en cada evento criminal que se presenta durante el desarrollo de las actividades de transporte de las diferentes empresas afiliadas al Frente de Seguridad Empresarial.
- Actualmente se encuentra en desarrollo la Sala de Intervención del Delito, proyecto presentado al Departamento Nacional de Planeación, cuyo objetivo implica que operadores especializados visualicen la ubicación suministrada por las empresas de localización satelital de vehículos; así mismo, se fortalecerá la interacción con las empresas a través de un módulo informático de comunicación directa.
- Se habilitará el acceso de las bases de datos de antecedentes vía wap a las empresas comunicadas por Avantel.
- Se creó un vínculo directo en la página web www.frentesdeseguridad.gov.co que permita generar una comunicación directa con las Salas de Intervención del Delito; de esta manera, se pretende descongestionar los sistemas de información que operan actualmente.
- Se creó la línea efectiva gratuita 018000112630, donde se recepción

narán las denuncias e inquietudes de la ciudadanía relacionada con el Frente de Seguridad Empresarial.

- Se establecerán procedimientos de control que tendrán como objetivo hacer seguimiento a las respuestas de las solicitudes presentadas por las empresas, a través de la creación de una plataforma de incidentes, que generará alertas y comunicación con el empresario cuando estas no hayan sido solucionadas.
- El Frente de Seguridad Empresarial de la DIJIN tendrá personal especializado para el desarrollo de actividades investigativas.
- Se desarrollará programación de capacitación para las empresas de transporte, con el propósito de difundir el trabajo realizado y recopilado en la segunda edición del Manual de seguridad empresarial.
- Se capacitará al grupo de trabajo del Frente de Seguridad Empresarial en atención al cliente, lo que permitirá mayor interacción con los operadores de las empresas afiliadas.
- Con la dirección del oficial encargado del Frente de Seguridad Empresarial, se reactivarán las mesas de trabajo que, junto con los empresarios, buscarán las soluciones de problemas específicos de seguridad que se vienen presentando.



Zonas de riesgo ■



Cartografía

Mapas de las zonas de riesgo a nivel nacional

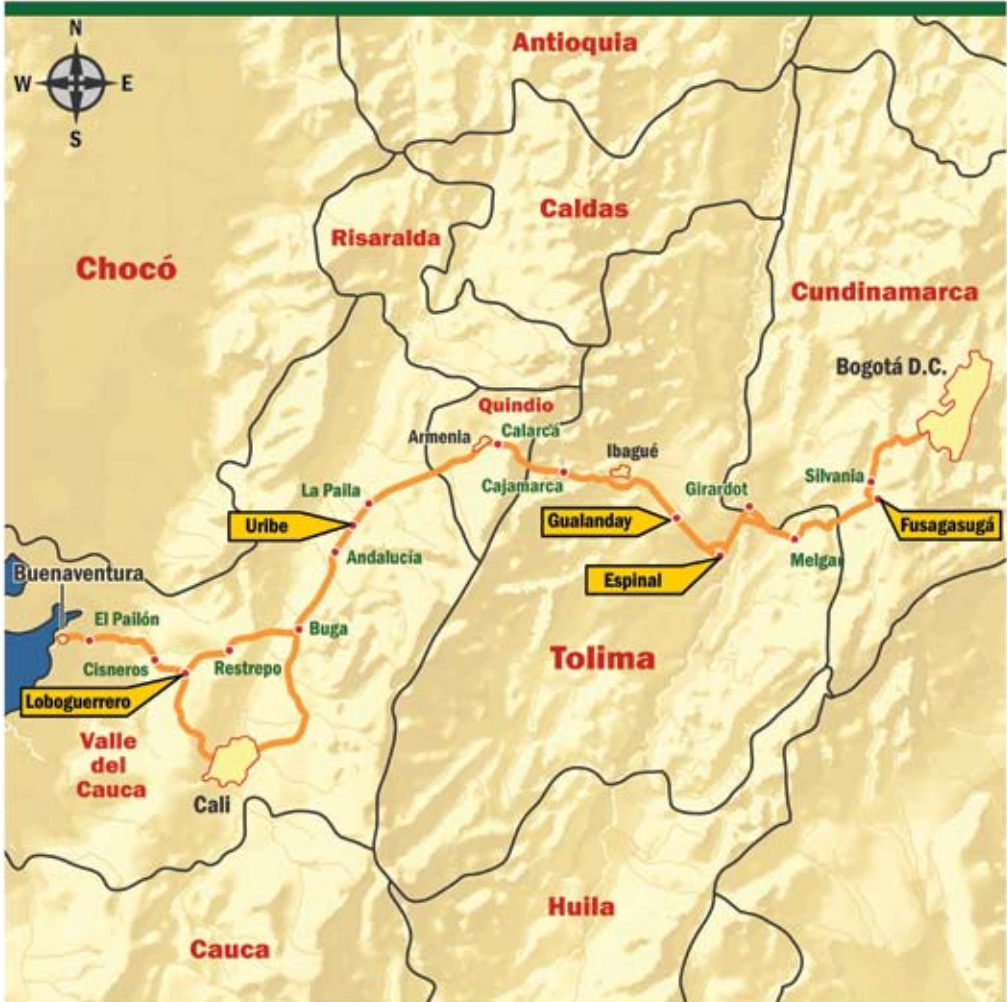
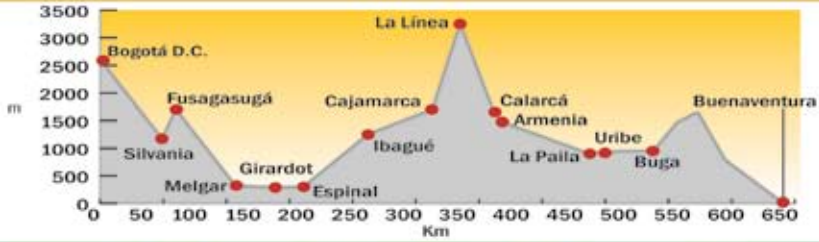
Las siguientes son las rutas que presentan mayor índice de delitos al transporte de carga

- Vía Bogotá a Buenaventura
- Vía Bogotá a Medellín
- Vía Bogotá a Cúcuta
- Vía Bogotá a La Costa
- Vía Cali a Medellín



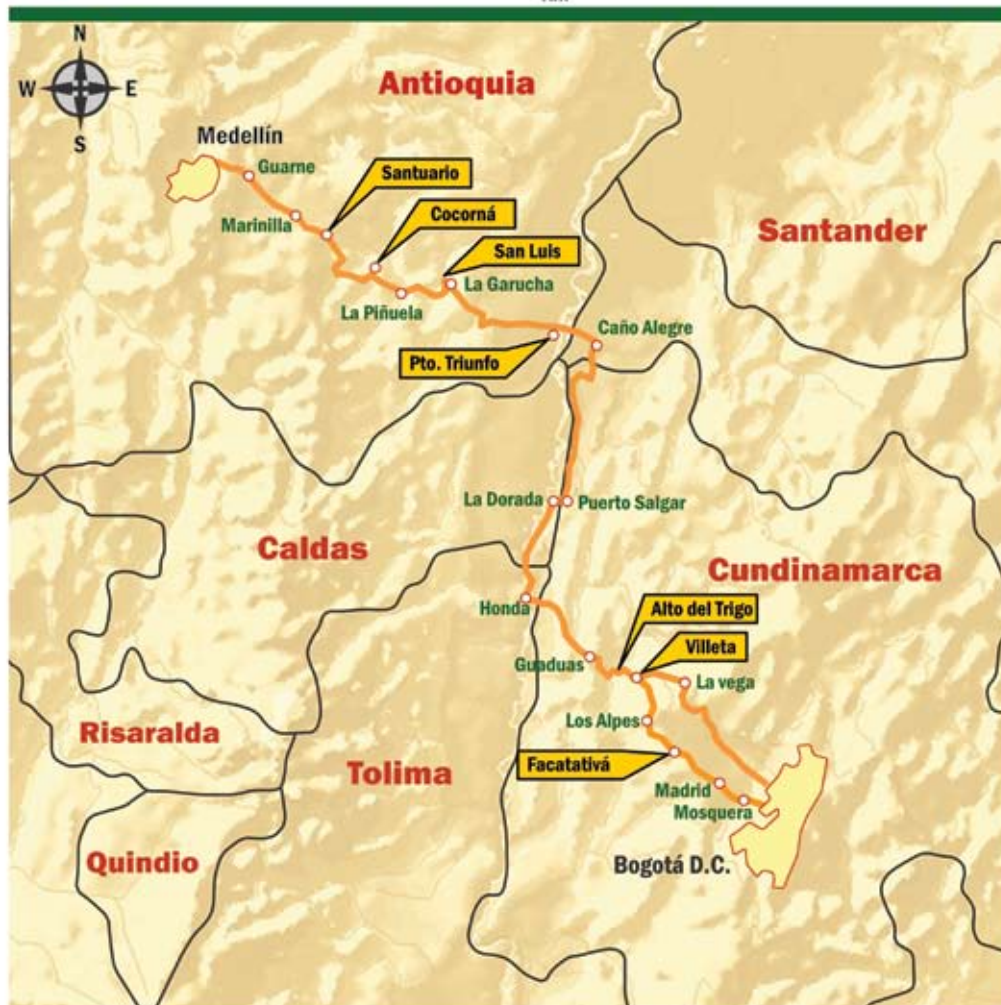
LUGARES DE ALTO RIESGO VÍA BOGOTÁ - BUENAVENTURA

PERFIL DE LA VÍA



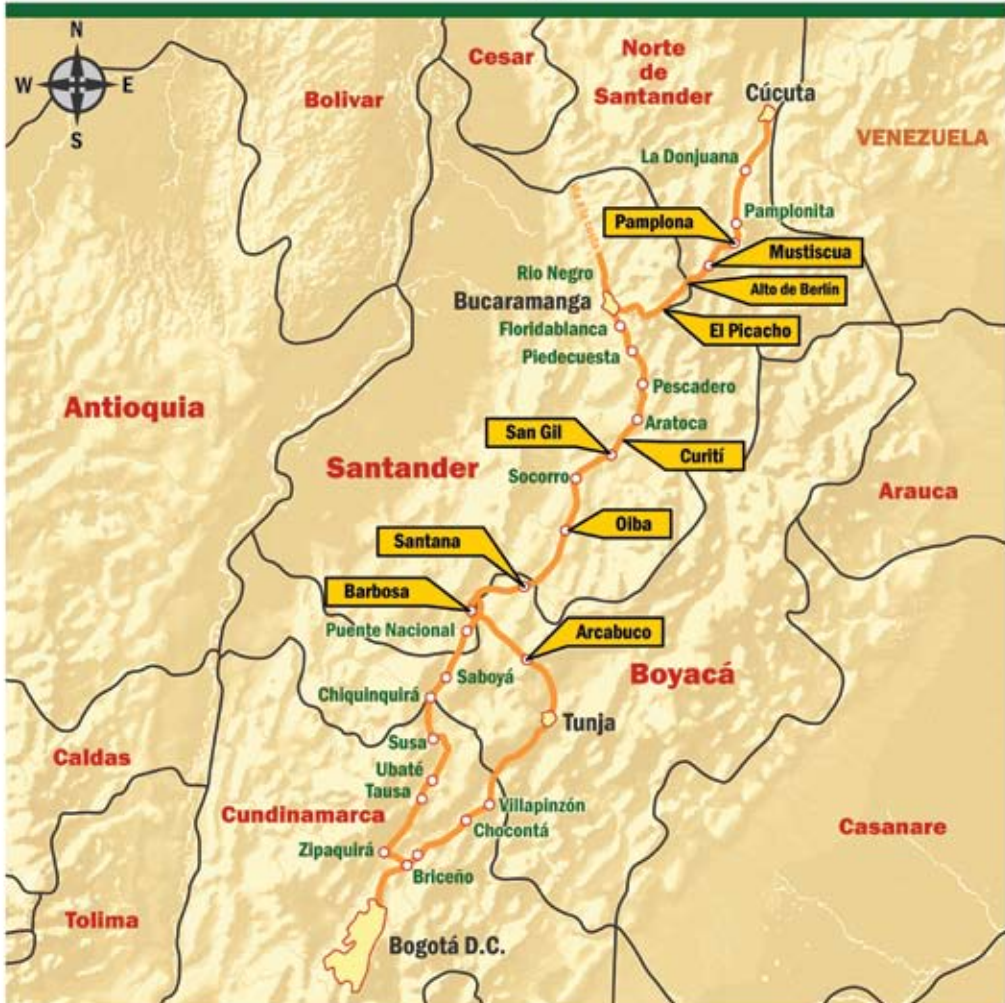
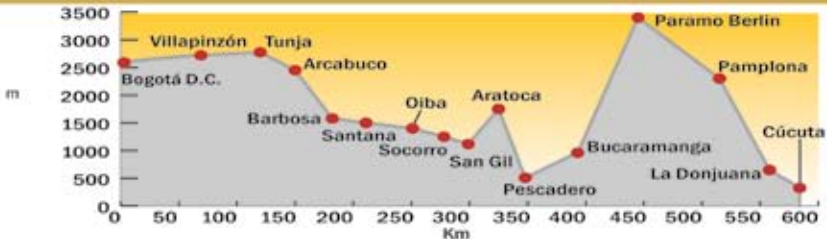
LUGARES DE ALTO RIESGO VÍA BOGOTÁ - MEDELLÍN

PERFIL DE LA VÍA



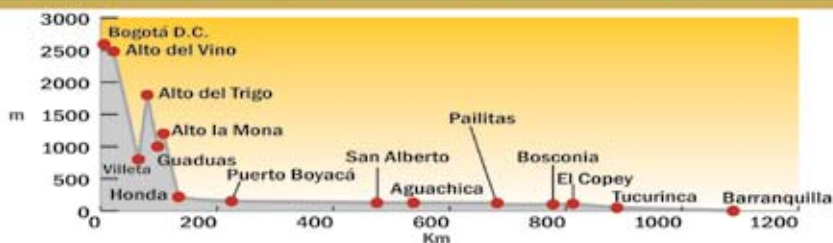
LUGARES DE ALTO RIESGO VÍA BOGOTÁ - CÚCUTA

PERFIL DE LA VÍA



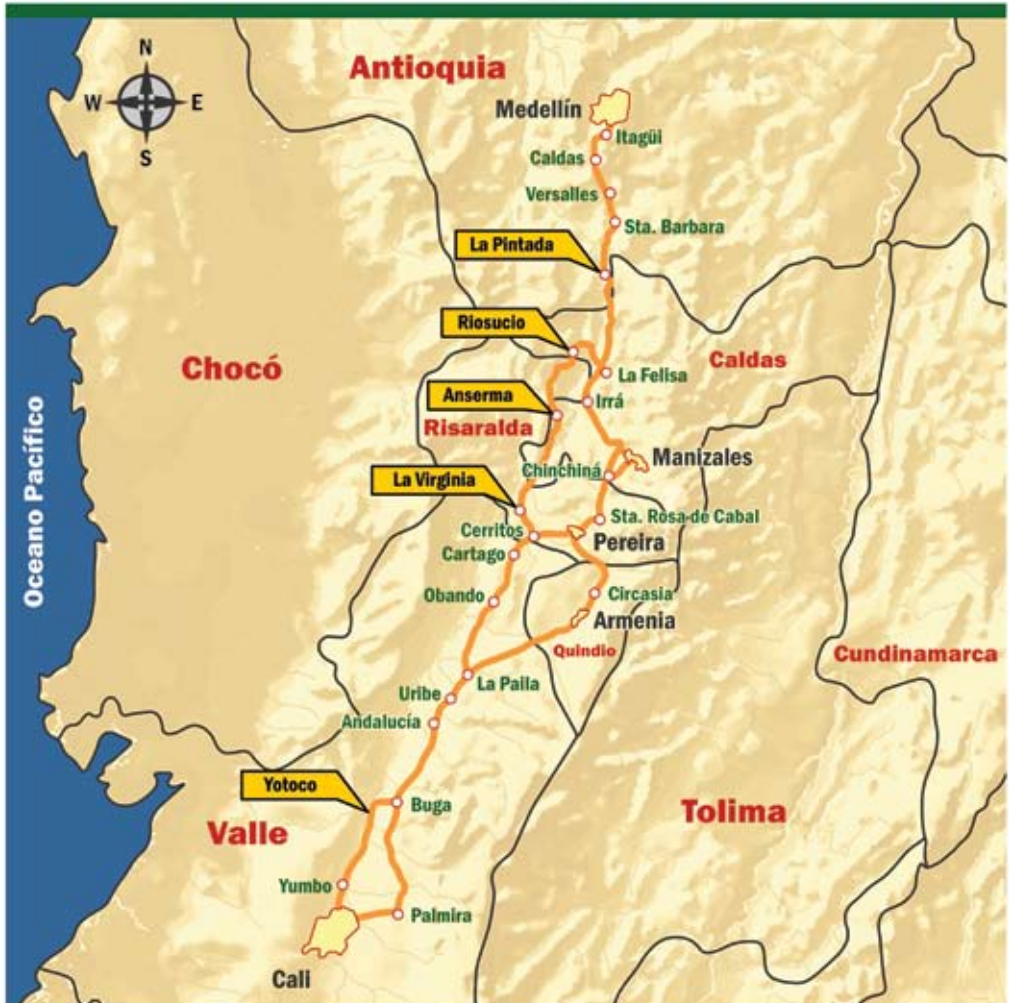
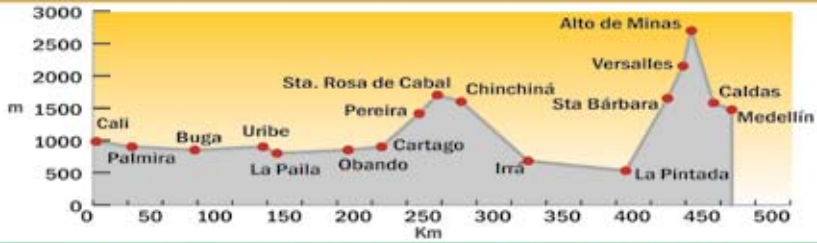
LUGARES DE ALTO RIESGO VÍA BOGOTÁ - COSTA ATLÁNTICA

PERFIL DE LA VÍA



LUGARES DE ALTO RIESGO VÍA CALI - MEDELLÍN

PERFIL DE LA VÍA





Glosario

Glosario técnico

ARP

Administradora de Riesgos Profesionales.

BASC

Alliance For Secure Commerce (Alianza Empresarial para un Comercio Seguro)

BL

Manifiesto de Carga Marítimo.

CIEV

Centro de Información Estratégico Vial.

DIAN

Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.

DIJIN

Dirección Central de Policía Judicial e Investigación.

DTA

Declaración de Tránsito Aduanero.

EMBALAJE

Forma de empaque.

EPS

Empresa Prestadora de Salud.

ARP

Administradora de Riesgos Profesionales

FLETE

Valor pagado por la unidad de transporte.

FSE

Frente de Seguridad Empresarial.

IAC- 01

Informe de Accidentes en Carretera (el 01 es el inicio del consecutivo).

IIC- 01

Informe de Incidentes en Carretera (el 01 es el inicio del consecutivo).

NTC 4788

Tipología para vehículos de transporte de carga terrestre.

NTC 5500

Gestión en el transporte de carga terrestre.

NTC 5500-1

Gestión en el transporte de carga terrestre –sistema de información.

NTC 5500-2

Gestión en el transporte de carga terrestre –personal.

NTC 5500-3

Gestión en el transporte de carga terrestre –operación y prestación del servicio.

SIA

Servicio de Intermediación Aduanera.

SIJIN

Seccionales de Policía Judicial.

SIMIT

Sistema Integrado de Información sobre las Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito.

SOAT

Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

UCO

Unidad de Control Operativo.

VSA

Analizador Tónico de Voz (por sus iniciales en inglés).

WBO

World BASC Organization (Organización Mundial BASC)

Glosario

AGENTE DE ADUANA

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

AGENTE DE CARGA INTERNACIONAL

Persona jurídica inscrita ante la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, 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 acompañado.

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, radiactivos o corrosivos, pueden causar accidentes o daños.

CARGA SÓLIDA O LÍQUIDA A GRANEL

Volúmenes grandes de productos susceptibles de ser transportados por correas, succionados o manipulados por 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 una carga, con el transportador idóneo.

CONSIGNADOR

Persona que envía mercancía, vendedor, embarcador o exportador.

CONTRATO DE COMODATO

Es aquel donde el comandante (de 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, como también 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 de 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 propias de la Policía Nacional, orientadas a garantizar el ejercicio de los derechos y libertades públicas de los usuarios del aeropuerto, como también de procedimientos de policía judicial dirigidos al aseguramiento de infractores, y pruebas que sirvan de sustento a las investigaciones judiciales y técnicas para el control del tráfico de estupefacientes y sustancias ilegales.

DECLARACIÓN DE TRÁNSITO ADUANERO

Es el trámite realizado 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. Esta modalidad tiene la ventaja de permitir el transporte terrestre de mercancías nacionales saliendo del país, o de procedencia extranjera hacia el interior del país sin nacionalizar, bajo un estricto control aduanero, en el territorio nacional o en zona franca.

DROP OFF

Es el valor que el generador de carga se obliga a cancelar a la línea naviera cuando el generador desea entregar el contenedor en un patio de contenedores del 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 aquella persona designada por los controlados o empresas, que tiene la responsabilidad de verificar el adecuado y oportuno cumplimiento de las disposiciones legales vigentes. 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.

ESTIBA

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

GRUPAJE

Consolidación de cargas individuales de diferentes propietarios, que se amparan con sólo un documento de transporte. Carta de porte o conocimiento.

HABILITACIÓN

Autorización de 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, incluida la mercancía a granel a bordo del medio de transporte, que va a ser cargada o descargada en un puerto o aeropuerto, excepto los efectos correspondientes a pasajeros y tripulantes.

OPERACIONES SOSPECHOSAS

Se entiende por Operación Sospechosa aquella que por su número, 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.

OPERADOR LOGÍSTICO

Persona jurídica que se encuentra en condiciones de ofrecer una infraestructura logística, propia o de terceros, para satisfacer demandas de otros agentes.

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, destinado a 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 permita detectar la realización de una operación inusual o sospechosa de estar vinculada 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.





*Esta publicación es de distribución gratuita,
prohibida sus comercialización.*



Manual de Seguridad en el Transporte Terrestre de Carga II edición

Investigación y asesoría
Adriana Paola Espitia

Diseño y Coordinación editorial
Alejandro Rubio Rodríguez

Corrección de estilo
Jesús Delgado Argotty

Mapas y cartografía
Mauricio Cubides Caicedo

Infografía e ilustración
Studioarubio

Impresión y pre prensa
Quebecor World Bogotá

Noviembre de 2007
Bogotá - Colombia

www.frentesdeseguridad.gov.co
Línea Efectiva: **01 8000 112 630**

Esta publicación contó
con el apoyo de



Quebecor World Bogotá

fasecolda
Federación de Aseguradores Colombianos