

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

**GUÍA DE SEGURIDAD PARA LOS ACTORES DE LA
CADENA DE SUMINISTRO**

*“Herramienta práctica para la prevención de riesgos
asociados a la seguridad”*

IV Edición

2013
Bogotá D.C, Colombia



Ministerio de Defensa Nacional Policía Nacional de Colombia

ISBN 978-958-98894-3-5

Mayor General
Rodolfo Palomino López
Director General Policía Nacional

Mayor General
Luz Marina Bustos
Subdirectora General Policía Nacional

Mayor General
Jorge Hernándo Nieto Rojas
Director de Investigación Criminal e INTERPOL

Coronel
Luis Humberto Poveda Zapata
Subdirector de Investigación Criminal

Teniente Coronel
Gelbert Hernando Cortes Rueda
Jefe de Área Investigativa de Delitos Contra el Patrimonio Económico

Edición

Mayor
Gelga Buitrago Martínez
Jefe Frente de Seguridad Empresarial DIJIN

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

Diseño e Impresión

Rasgo y Color SAS
Bogotá D.C., Colombia, Septiembre de 2013

TABLA DE CONTENIDO

AGRADECIMIENTOS	7
PRÓLOGO	8
PRESENTACIÓN	10
OBJETIVOS	12
Objetivos Específicos	12
CAPÍTULO 1.	13
CONTEXTUALIZACIÓN DE NEGOCIOS: EL ESTADO ACTUAL DEL PAÍS Y LAS NUEVAS TENDENCIAS	13
Seguridad y competitividad: Desafíos de los Tratados de Libre Comercio.	13
Contrastes y Bemoles	15
Política Exterior Colombiana.	15
TLC en operación: Estrategias y retos del sector privado.	16
Estrategias y retos para Colombia	18
Plan de Estímulo para la Productividad y el Empleo (Pipe).	18
Visión de postconflicto.	20
Ronda 2012.	22
Riesgos globales.	22
CAPÍTULO 2.	25
MARCO NORMATIVO	25
Marco normativo general	25
Estructura empresarial	25
Documentos en transporte de carga terrestre	26
Relaciones económicas	26
Condiciones de equipos	26

Especificaciones en el manejo de contenedores	28
Seguridad y equipos.	28
Restricción vehicular domingos y festivos.	28
Transporte de alimentos.	28
Tránsito aduanero.	28
Transporte multimodal.	29
Transporte internacional.	29
Transporte mercancías peligrosas, hidrocarburos y sustancias controladas.	29
Normas de tránsito	30
CAPÍTULO 3.	31
GESTIÓN DEL RIESGO EN LA CADENA DE SUMINISTRO.	31
De la cadena de suministro	31
¿Qué es una cadena de suministro?	32
Participantes en la cadena de suministro	33
Una cadena de suministro segura ofrece	35
De la gestión del riesgo.	35
Matriz de riesgos por actores de la cadena de suministro	39
CAPÍTULO 4.	83
DELITOS QUE AMENAZAN LA CONTINUIDAD DE LOS NEGOCIOS.	83
Delitos informáticos	83
Hurto de mercancía	86
Estafa	93
Falsificación.	97
Delitos que afectan a las empresas petroleras	105

Explotación ilícita de yacimientos mineros	110
Hurto a entidades financieras	116
Hurto de vehículos	121
Hurto a entidades comerciales	129
Hurto a residencias	133
De la fabricación, tráfico y porte ilegal de armas de fuego	135
Lavado de activos	139
CAPÍTULO 5.	153
INFRAESTRUCTURA INSTITUCIONAL PARA LA PREVENCIÓN	153
Sistema de prevención empresarial	153
Frente de seguridad empresarial	159
La denuncia y sitios de recepción	167
CAPÍTULO 6.	171
Propuesta Modelo Sistema de Gestión Integral de la Seguridad Empresarial SISEM	171
CAPÍTULO 7	177
BUENAS PRÁCTICAS Y LECCIONES APRENDIDAS.	177
Testimonios de empresas que han trabajado con cadena de suministros	177
Lecciones aprendidas.	180



AGRADECIMIENTOS

A todas las personas e instituciones que aportaron de manera activa en la elaboración de la Guía Práctica de Seguridad para los Actores de la Cadena de Suministro, con el fin de entregar a los empresarios de Colombia una herramienta para la prevención de riesgos asociados a la seguridad.

De manera especial a los integrantes del Comité Editorial: Mayor Gelga Buitrago Martínez, Intendente Hernando Rojas Balaguera, Eduardo Moreno, Miller Romero, Adriana Paola Espitia, Adriana Carolina Rojas, Diana Cabrera y Andrés Rodríguez, expertos en seguridad y gestión del riesgo.

A las organizaciones ALPINA, Business Allianz Security Commerce (BASC) Capítulo Bogotá, Cámara de Comercio de Bogotá, Observatorio del Delito de la DIJIN, OET, Protekto, equipo de trabajo del Frente de Seguridad Empresarial.

Así como a las entidades patrocinadoras FASECOLDA y Occidental de Colombia.

Teniente Coronel **GELBERT HERNANDO CORTES RUEDA**
Jefe Área de Delitos Contra el Patrimonio Económico





PRÓLOGO



Colombia ha presentado un escenario favorable en términos económicos durante el 2013, convirtiéndose en un ejemplo de sólida economía, con una de las mejores calificaciones a nivel mundial; así lo demuestran las cifras presentadas por el Ministerio de Hacienda y que dan cuenta que en el primer trimestre del año, la economía del país demostró un crecimiento del 2,8% y ocupó el puesto número 28 de los países con mejor crecimiento.

Como valor agregado al creciente optimismo, se encuentran las acciones que en materia de Política Exterior ha venido desarrollado el Gobierno actual con relación a la implementación y el fortalecimiento de una política de integración regional y mundial. En este tema se suman entre otros, los Tratados de Libre Comercio con Estados Unidos y la Unión Europea, así como los acuerdos comerciales con la Asociación Europea de Libre Comercio, Canadá, Chile, la Comunidad Andina, México y MERCOSUR, y los que ya están firmados pero que no han entrado en vigor: Corea, Costa Rica, Israel, Japón, Panamá y Turquía, así como los esfuerzos realizados en materia de seguridad para mantener un entorno favorable que beneficie la inversión extranjera, promueva el origen y la continuidad del negocio de las empresas en Colombia.

Sin duda, este positivo panorama ha estado respaldado en la última década por el mejoramiento de las condiciones de seguridad en el país. Eso no quiere decir que las empresas no sean víctimas de la criminodinámica que afecta su patrimonio económico y por tanto su continuidad de negocio, al contrario, como parte de los riesgos asociados a seguridad, cada vez se evidencia una mayor necesidad de anticiparse y generar una mejor gestión de este tipo de amenazas, que les permita enfrentarse a los retos que demanda un mundo dinámico y cambiante que está exigiendo competitividad y productividad para captar otros segmentos de mercado.

En este punto, es muy importante considerar los esfuerzos que en materia de seguridad se han desarrollado desde el Gobierno colombiano, pues sin duda alguna, este elemento resulta vital para una incursión efectiva en el mercado internacional y la inversión extranjera en Colombia.

Es así, que de cara a un postconflicto, el escenario parece cambiar y las empresas necesitan estar atentas a los retos y obstáculos que este hecho trae para el desarrollo de sus procesos corporativos.

Dado su rol, la Policía Nacional ha desplegado toda una doctrina en materia de prevención de la criminalidad que afecta el patrimonio económico de los ciudadanos, y especialmente el de las empresas, a través del Programa Frente de Seguridad Empresarial (FSE) que lidera la Dirección de Investigación Criminal e INTERPOL (DIJIN), actividad apoyada por la labor de reacción y judicialización que permite focalmente asistir a las empresas.

La optimización de las herramientas del Estado se ha materializado desde hace 13 años con la creación de esta iniciativa, dirigida por la Policía Nacional y fortalecida por los empresarios que lo integran, cristalizando un modelo único de trabajo entre las autoridades oficiales y el sector privado; con el objetivo de enfrentar de manera conjunta la criminalidad y elevar los índices de efectividad y eficiencia de las empresas nacionales e internacionales que apuestan sus inversiones y patrimonio en nuestro país.

En este escenario, el trabajo conjunto ha generado un balance positivo en los indicadores de gestión de la prevención desde la investigación criminal, y especialmente, ha permitido consolidar esfuerzos como la publicación de esta Guía de Seguridad para los Actores de Cadena de Suministro, en la que se reflejan y entregan desde la Policía Nacional, lecciones aprendidas, buenas prácticas, recomendaciones y en general información que de seguro apoyará la gestión de los riesgos identificados por cada actor o tipo de negocio que hace parte de esa sinergia entre asociados del negocio y autoridades.

Mayor General **RODOLFO PALOMINO LÓPEZ**
Director General Policía Nacional





PRESENTACIÓN



Respondiendo a las necesidades de un mundo altamente dinámico, para la Policía Nacional es un reto y un deber, que en el marco de la operacionalización del sistema de prevención “Corazón Verde” y de los mecanismos de vinculación ciudadana, especialmente de los gremios, nivel directivo y estratégico para la seguridad del mercado representado en nuestro programa Frente de Seguridad Empresarial, se pueda promover en un modelo de red empresarial, la prevención, reacción y caracterización de los delitos

que afectan el patrimonio económico de las empresas, así como su infraestructura, recursos y personal, generando nuevas estrategias para la judicialización y reducción de los índices de criminalidad.

Esto con el fin de reducir los riesgos corporativos y promover la inversión extranjera, que día a día se fortalece con los procesos que ha promovido la Política Exterior del actual Gobierno y de sus apuestas por las locomotoras (infraestructura, vivienda, agricultura, minería e innovación) para el desarrollo del país.

En el esfuerzo permanente de la Institución por fortalecer los lazos de confianza y de intercambio con los sectores productivos del país, la Dirección de Investigación Criminal e INTERPOL DIJIN realiza, en forma trianual, un trabajo permanente de coordinación, cooperación e intercambio con el sector privado del país, para promover su seguridad y apoyar su prosperidad, que en la presente vigencia se evidencia con la producción de la IV edición de la Guía de Seguridad, antes Manual, para los actores de la cadena de suministro y que representa un alcance holístico de la sinergia entre actores, pasando de dirigirse exclusivamente al transporte terrestre de carga para ampliarse a todos los asociados de negocio de este sector, con un enfoque sistémico, que permite no sólo estandarizar procedimientos, sino aportar a la reducción de los riesgos asociados a la seguridad.

En la primera parte de esta publicación se contextualiza la situación actual y las tendencias del país en materia de comercio y seguridad que influirán en los negocios de los empresarios, así como un marco legal vigente para ofrecer una visión general de la normatividad bajo la cual se

desenvuelven los procesos de la cadena de suministros, posteriormente, el lector encontrará una conceptualización sobre la gestión del riesgo, las cadenas de suministro y una matriz por actores que identifica los riesgos frecuentes y su correspondiente plan de continuidad, la cual con un mayor peso de importancia, de acuerdo al tipo de negocio permitirá al empresario identificar sus actividades críticas y los controles que debe aplicar.

Generando un hilo conductor, luego se presenta un balance de los delitos caracterizados que amenazan frecuentemente la continuidad de los negocios, desde el conocimiento que ha desarrollado el Observatorio del Delito de la DIJIN dada la experiencia y cobertura de nuestra Policía Judicial, para terminar en una actualización de la infraestructura policial disponible para los empresarios que hacen parte del Frente de Seguridad Empresarial, lo que va a permitir que conozcan los servicios y actividades de prevención, así como los protocolos de reacción, como parte de una de las redes para la convivencia y seguridad ciudadana más importantes del país.

Finalmente, aparecen lecciones aprendidas y algunos tip's o recomendaciones de prevención para tener en cuenta. Esto no sólo recaba sobre la corresponsabilidad, sino también en la necesidad de tener una activa participación como empresarios, en el conjunto de las estrategias orientadas a reducir la probabilidad de ocurrencia de las causas generadoras de violencia. Por último, se encuentran testimonios de importantes empresas del país que han mejorado sus procesos productivos y de seguridad gracias al trabajo y filosofía de asegurar las cadenas de suministro, incorporando a la institución policial como uno de esos actores que les permite recibir continuamente valores agregados a través de la innovación y la efectividad con la que presta el servicio.

Para terminar, queremos hacer extensivos nuestros agradecimientos a todas las personas y agremiaciones que contribuyen de manera constante con su compromiso y participación en las actividades que promueve el FSE encaminadas a reducir la criminalidad que afecta a los empresarios del país, conscientes de que el trabajo conjunto, genera mayor valor y aporte a las condiciones de tranquilidad y convivencia que merece la sociedad.

Mayor General **JORGE HERNANDO NIETO ROJAS**
Director de Investigación Criminal e INTERPOL





OBJETIVOS

General

Entregar a los diferentes actores de las cadenas de suministro, una guía práctica o herramienta para la prevención de riesgos asociados a la seguridad, con el fin de apoyar su continuidad de negocio, reducir los índices de criminalidad que afectan al sector productivo, y en consecuencia, mejorar las condiciones de seguridad y convivencia ciudadana en Colombia.

Objetivos Específicos

- Determinar el contexto al que se enfrenta Colombia actualmente y los retos de seguridad que deben enfrentar los actores de las cadenas de suministros.
- Proporcionar recomendaciones al sector empresarial que permitan mitigar el riesgo en el desarrollo de sus actividades, aportando con esto a la competitividad y productividad.
- Identificar las vulnerabilidades que pueden afectar directamente el desarrollo de los procesos productivos y comerciales, así como enunciar los recursos e infraestructura de la Policía Nacional para apoyar la seguridad empresarial.



CAPÍTULO I

CONTEXTUALIZACIÓN DE NEGOCIOS: EL ESTADO ACTUAL DEL PAÍS Y LAS NUEVAS TENDENCIAS

Para el desarrollo de la guía, es de vital importancia reconocer el contexto al que actualmente se enfrenta Colombia en relación con las tendencias comerciales y frente a los procesos de seguridad y paz que vive el país.

Esto permitirá, entender el escenario en el que se van a desenvolver las empresas nacionales e internacionales frente a los retos que demanda la inserción en un mundo comercial altamente competitivo, teniendo en cuenta la situación de un eventual post conflicto, ante las negociaciones de paz que se desarrollan en la Habana, Cuba.

Seguridad y competitividad: Desafíos de los Tratados de Libre Comercio

La evolución de Colombia en los últimos años ha sido positiva. Es posible contar avances en todos los aspectos en que se desenvuelve el Estado colombiano, distinguiendo el beneficio que se ha generado por las potencialidades derivadas de la diversidad geográfica y fluvial con que cuenta, así como por el acceso que tiene a las distintas regiones y fronteras, gracias a la posición que ocupa. Es así como se destaca el crecimiento evolutivo que ha presentado el renglón económico del país.

De esta manera, a nivel mundial, la economía colombiana ha tenido un reconocimiento importante, al considerársele como integrante del grupo de los CIVETS¹ (BANCO HSBC), en donde se le reconoce como

¹ Denominación del Banco HSBC, acrónimo para referirse a los mercados emergentes de Colombia, Indonesia, Vietnam, Egipto, Turquía y Sudáfrica.



una de las economías emergentes más atractivas para los inversionistas que tendrá un dinamismo especial en los próximos años.



Por otro lado, Colombia está perfilada como actor activo en el escenario internacional. Con un gran recorrido, entre los que se destacan:

- Ocho veces miembro del Consejo de Seguridad de la Organización de Naciones Unidas (ONU).
- Presidente del G77, China (1993).
- Presidente de los Países No Alineados (NOAL) entre 1995-1998.
- Dos veces con la Secretaría General de la Organización de Estados Americanos (OEA).
- Recientemente, hasta junio de 2012, en la Secretaría General de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR).
- Presidente pro-tempore de la Comunidad Andina (CAN) y actualmente ejerce la Secretaria General de la Asociación de Estados del Caribe.

Esto demuestra que Colombia ha migrado en los últimos años de un país en “*emergencia, a un país emergente*”. Sin embargo, el camino de tecnificación y desarrollo es un proceso largo y existen algunos obstáculos que frenan y entorpecen las líneas de desarrollo.

Contrastes y Bemoles

Si bien es cierto, Colombia muestra cifras interesantes para los inversionistas respecto a la estabilidad y el crecimiento económico, también existe un alto nivel de desigualdad. Según el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), en Colombia el coeficiente GINI es de 0.539 para el 2012, presentando una reducción en la desigualdad respecto al 2011, en donde el indicador marcó 0.548, cuando fue el país más desigual de América Latina y el tercero con mayor desigualdad del mundo entre 129 naciones después de Haití y Angola. Además de quedar en el puesto 87 entre 187 países en cuanto a desarrollo humano se trata.

Así mismo, el índice de reputación para el 2011, ubica a Colombia en el lugar 47 con 37,08 puntos por debajo de todos los países latinoamericanos incluidos, siendo sólo superado por Nigeria (30,91), Pakistán (27,17), Irán (22,65) e Irak (21,78). Este indicador fue obtenido a través de la información compilada por medio de 42 mil habitantes encuestados de los países del G8. Las variables ponderadas para estas encuestas fueron: “confianza”, “estima”, “admiración”, “buena impresión”, “calidad de vida”, “seguridad” y “cuidado al medio ambiente”.

Política Exterior Colombiana.

En el Plan Nacional de Desarrollo denominado “Prosperidad Democrática 2010 - 2014”, promovido por el gobierno del Presidente Juan Manuel Santos Calderón, se contempla una mayor diversificación de las relaciones internacionales, tanto en el ámbito multilateral como también en la búsqueda de nuevos socios y alianzas estratégicas en el ámbito internacional (SANTOS, 2010).

Los pilares sobre los cuales se establece el Plan Nacional de Desarrollo “Prosperidad Democrática” son: Innovación, Buen Gobierno, Relevancia y Sostenibilidad Ambiental, que se unen bajo un lineamiento de convergencia y desarrollo regional. Este progreso se plantea como una sinergia entre el comercio, las relaciones bilaterales, los socios regionales, la inversión y el cambio tecnológico.

Con base en dicha sinergia, se pone en marcha la integración con América Latina y el Caribe para generar más oportunidades de comercio, inversión e intercambio tecnológico. Igualmente, con el fortalecimiento de las relaciones en países como Asia y la cuenca Pacífica, mediante



una fortalecida presencia diplomática, además de la apertura de nuevos mercados y la atracción de inversión extranjera.

Cada una de estas integraciones fundamentadas en el posicionamiento de temas en torno a la ciencia, tecnología, innovación, educación de calidad, capacitación laboral y profesional, tecnología, conocimiento agrícola, energía, cambio climático, biodiversidad, cooperación en seguridad y gestión internacional para la prosperidad.

TLC en operación: Estrategias y retos del sector privado

Es notable como en los últimos años Colombia ha desarrollado un incremento importante en materia de acuerdos comerciales, contando con 19 de ellos activos y estimando que para el 2014 se tengan 14 acuerdos comerciales más. (DIAZ, 2012)



Con la idea de dar continuación a la agenda y cumplir con los objetivos proyectados, se persiguen acuerdos con Asia, Oceanía, Oriente Medio, Norte de África (MENA), Euroasia y África.

El desarrollo de estas estrategias esta soportado por ejes de integración como las Naciones Unidas, la Organización de Estados Americanos, MERCOSUR, UNASUR, la Comunidad Andina y la Asociación Estados del Caribe (AEC), bajo un plan de acción que incluye acuerdos comerciales y de inversión, apertura de oficinas comerciales y alianzas del Pacífico.

Respecto a los acuerdos comerciales, el primer país asiático con el cual Colombia tiene un convenio de este tipo, es Corea del Sur; se encuentran próximos a negociación acuerdos con Japón, Australia, y China. Así mismo, se tienen convenios vigentes de protección de inversión con las naciones de India y China, firmados con Corea y Japón, y próximos a negociar con Singapur.



El interés hacia los mercados de Asia - Pacífico, se ve reflejado a través de la creación de la Alianza del Pacífico, cuyos integrantes son: México, Colombia, Perú y Chile. Este acuerdo de cooperación tendrá como énfasis el diseño de iniciativas de promoción que permitan aumentar los flujos de visitantes entre los socios que integran este proceso, además se busca brindar asistencia técnica para la planificación y el desarrollo de destinos turísticos, y otros que los países consideren relevantes (Alianza Pacífico).

El crecimiento colombiano que se está generando en varios sectores, (obras civiles, industria, comercio, minería, tasa de inversión y consumo en los hogares), hace que a Colombia la vean como una plaza próspera para la inversión. Razón por la cual se cataloga como el tercer país receptor de inversión extranjera directa en América Latina, después de Brasil y México.

Ahora bien, cada una de las cinco regiones en que se divide Colombia, posee sectores claves para la inversión extranjera directa, en donde los servicios, manufacturas y agro, son los más atractivos para dicha inversión.





Finalmente, para reforzar y hacer competitivas a las empresas en estos sectores, existe la unidad nacional de innovación y desarrollo que a través de INNPULSA hace una labor de financiación y acompañamiento para el desarrollo de nuevas empresas.

Estrategias y retos para Colombia

Hoy no hay marcha atrás con el proceso de internacionalización, en consecuencia el desarrollo de la política de integración de Colombia con el mundo, es una prioridad.

Para esto, avanzar en los grandes proyectos de integración como la interconexión eléctrica y la Alianza del Pacífico, así como continuar con el fortalecimiento de PROEXPORT en el exterior, representan un punto estratégico para cumplir con la política de integración, y estimular la diversificación de la Inversión Extranjera Directa IED en los sectores productivos del país.

Con iniciativas como las de INNPULSA, se generan mayores niveles de diferenciación de los productos y servicios, con una gran exigencia por parte de los clientes y de la alta competitividad prevaleciente.

Otro reto está dado por el rezago de productividad empresarial y competitividad del país, por ello, es necesario reducir al máximo los niveles de informalidad, reconociendo el potencial de los servicios en nuestra economía, que de hecho, es una de las prioridades para la inserción en los negocios internacionales.

Así mismo, apoyar el crecimiento potencial del turismo y de la logística, son puntos neurálgicos para el comercio exterior, que a su vez requieren mantener y aumentar la cooperación en materia de seguridad.

Plan de Estímulo para la Productividad y el Empleo (PIPE).

El PIPE, es un paquete de medidas diseñado por el gobierno del presidente Juan Manuel Santos Calderón, que se hizo oficial el 15 de abril de 2013 en la Cámara de Comercio de Bogotá.

Este plan contiene “medidas tributarias aduaneras, arancelarias y de carácter crediticio que desean estimular la industria y el agro a través de diversos mecanismos que buscan aliviar sus flujos de caja, lograr

mayor competitividad, facilitar las operaciones portuarias, otorgar más y mejores herramientas para atacar el contrabando, mejorar el comercio transfronterizo, garantizar mayor financiación e impulsar la innovación y los encadenamientos productivos de las Mipyme” (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2013).

Dicho plan fue diseñado para facilitar a los empresarios el cumplimiento de sus metas, y con ello incentivar el desarrollo empresarial del país; en razón de esto, las inversiones que se destinarán al proyecto, superan los \$5 billones de pesos, y se espera aporten al incremento de la oferta laboral, con alrededor de 350.000 empleos, al tiempo que se espera que la economía colombiana crezca un punto adicional este año, alcanzando el 4,8%.

Bajo estas proyecciones, el PIPE plantea:

Materia cambiaria tributaria y arancelaria



- Aumento de USD 5 mil millones en el ahorro de moneda extranjera.
- Sistema de tarifas de redefuente, con un tratamiento preferencial para la industria y la agricultura, el objetivo es aliviar los flujos de caja.
- Implementación del sistema electrónico de solicitudes de devolución del IVA.
- Extensión medida arancel temporal cero para la importación de bienes de capital y materias primas no producidas en el país, por dos (2) años
- Reducción a cero (0) por un año, del arancel de 3.095 subpartidas arancelarias que corresponden a bienes de capital y materias primas no producidas en el país.

Atacar el contrabando



- Se reforzará con 1.000 efectivos más, el trabajo contra el contrabando y el comercio ilícito.
- Proyecto de Ley para fortalecer herramientas de lucha anti-contrabando, de manera especial en materia penal.
- Crear una Unidad de Análisis de Contrabando que pueda ejercer vigilancia en tiempo real y que realice investigaciones de movimientos de cuentas, incremento patrimonial y flujos de capital de empresas o personas sospechosas.
- Plan de compra de escáneres para inspeccionar la carga que ingresa a puertos y fronteras.
- Modernización del Estatuto Aduanero



Financiación e infraestructura

Bancoldex lanzará programa de financiación de apoyo al sector industrial, con tres modalidades de crédito .



- Se destinan 711.000 millones para el mejoramiento de infraestructura en carreteras.
- Para la competitividad, se implementa el programa de chatarrización para mejorar el parque automotor de carga.
- Se constituye la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN), modelo del banco de desarrollo para el financiamiento de obras de infraestructura.
- Incentivo de capitalización rural (100mil millones)
- Aumento de recursos para el subsidio de coberturas cambiarias (65mil millones)
- Tecnificación del sector lechero (100 mil millones)
- Censo nacional agropecuario (280 mil millones)
- 100 mil viviendas, con una inversión de 1.7 billones, que genera empleo, y estimule el 25% de la actividad Industrial.

Visión postconflicto

Usualmente, la esfera de la seguridad pública y privada no son analizadas como escenarios comunes, pero la condición de transnacionalidad, que actualmente afecta el desarrollo de los sucesos y la incidencia que se genera entre un entorno y otro, exige la construcción de espacios de observación que partan del reconocimiento de la inseguridad como una situación multicasual, multifactorial y multinacional, derivada de una posición concreta en relación con el contexto.

Un ejemplo que evidencia la complejidad de la situación generada a partir de la confluencia entre la esfera de seguridad pública y seguridad privada, es la reciente toma de una planta de gas en Argelia por parte de un grupo terrorista islámico, en donde fueron secuestrados alrededor de 132 extranjeros. Dicha situación, demuestra la estrecha relación que se establece entre la necesidad de proteger al individuo, como parte de un grupo empresarial, o un entorno de desarrollo profesional específico, así como la protección de un ciudadano perteneciente a una nación y a una cultura definida.

En este sentido, la sobreposición de los ámbitos de la seguridad nacional a la seguridad privada, es un fenómeno que debe ser considerado como factor esencial en el análisis de escenarios de violencia, teniendo en cuenta

la relación de afectación que se genera entre éstos, y el vacío estratégico que supone la indiferencia frente a dicha situación. Aunque es necesario considerar las especificidades en las cuales se desarrollan los fenómenos de criminalidad, es importante que se identifique el marco coyuntural en términos políticos, económicos y sociales que puedan llegar a incidir en la naturaleza de determinado suceso, y por lo tanto, en la forma de intervenir el mismo.

Resulta entonces evidente la importancia que tiene la comprensión del desarrollo del proceso de paz que actualmente se viene dando entre el Gobierno y el grupo narcoterrorista de las FARC, teniendo en cuenta que las decisiones y acuerdos pactados en el marco de estos diálogos, se van a derivar a su vez, en los posibles cursos de acción que el país tendrá que enfrentar en materia de seguridad a corto, mediano y largo plazo, tanto en el ámbito de la seguridad pública, como privada.

Bien lo cita el señor General José Roberto León Riaño, Exdirector General de la Policía Nacional, en el editorial de la primera edición de 2013 de la Revista Policía Nacional de Colombia, volumen 295: *“hoy podemos observar las potencialidades estratégicas de una Policía humana, responsable y comunitaria, que no cesa de modernizarse, a raíz de la evolución de las amenazas contra la vida y del futuro que depara el advenimiento del post - conflicto, reconociendo en esta coyuntura histórica una oportunidad excepcional para liberar al ciudadano del yugo que quiere imponerle el delito, al considerar que la manera como un país resuelve sus conflictos, también determina la naturaleza de las instituciones y el tejido social sobre el que construye su futuro”*.

Por eso es necesario, determinar planes de acción con un enfoque integrador y sistémico frente a los distintos factores de riesgo de las empresas, para actuar de manera focalizada y tener planes de contingencia que garanticen la continuidad del negocio. Varias posiciones se encuentran, pero después de una negociación como la que se espera, el país probablemente se enfrente a una recomposición de la sociedad, en la cual se espera el incremento y la proliferación de violencias asociadas al hurto, a las agresiones de género, a la degradación del medio ambiente, al tráfico de estupefacientes y la extorsión en menores cantidades, entre otros delitos ocasionados por la delincuencia común.



Ronda 2012



El sector de los hidrocarburos se ha ido consolidando como uno de los motores más importantes para el desarrollo económico y social del país, las inversiones que han llegado por exploración, producción, transporte, refinación y distribución de petróleo y gas natural son muy importantes. Es así que la Ronda Colombia 2012, se consideró como un paso fundamental para ofrecerle mayores garantías y sostenibilidad al desarrollo petrolero en el país. (Cárdenas, 2012)

Ronda Colombia 2012 es un proceso licitatorio que invita a los inversionistas a conocer nuevas aéreas de explotación del crudo y el gas en territorio colombiano. En total son 115 bloques (en 13,4 millones de hectáreas), que se pusieron a disposición de compañías nacionales y extranjeras para la exploración de hidrocarburos, tanto en costa adentro como costa afuera (Offshore), (Ministerio de Minas y Energía, 2012).

Finalmente, el atractivo que traería el desarrollo de esta Ronda, estaría dado por la inclusión de los bloques costa afuera, que se sitúan sobre el Pacífico y que cuentan con una extensión que sobrepasa 15 millones de hectáreas.

Riesgos Globales

De cara a un proceso de interdependencia, los Estados, organismos públicos, organizaciones no gubernamentales y en general la sociedad internacional, deben estar atentos a los fenómenos y riesgos que se tejen alrededor del comercio internacional.

Las amenazas transnacionales, están determinadas por aspectos sociales, económicos y de seguridad. Dentro del primer aspecto, se encuentran la pobreza, la desigualdad social, la reducción de los ingresos por habitante ante la crisis de las economías tradicionales, el aumento de la población y la intensificación de movimientos migratorios intra e internacionales.

En términos de seguridad, se pueden encerrar fenómenos como el tráfico de drogas, armas, narcotráfico, contrabando, organizaciones delincuenciales de carácter transnacional, terrorismo e insurgencia, entre otras.

Y desde la perspectiva económica están los rezagos de la crisis económica en la zona euro, que tiene dos líneas vulnerables, el sobreendeudamiento de las empresas y la afectación del empleo, las políticas blandas a la hora de otorgar créditos que ponen en riesgo los mercados emergentes.





Policia Nacional





CAPITULO 2

MARCO NORMATIVO

Marco normativo general

- Constitución Política de Colombia. Artículos 24, 58, 333, 334, 336 y 365.
- Código de Comercio. Artículos 981 al 1035, del contrato de transporte de personas y cosas.
- Ley 105 de 1993. Se dictan disposiciones básicas sector transporte.
- Ley 336 de 1996. Estatuto General del Transporte: disposiciones legales para los modos de transporte.
- Ley 769 de 2002. Código Nacional de Tránsito: modificado por las Leyes 903 de 2004, 1005 de 2006, 1383 de 2010, 1397 de 2010, y 1450 de 2011.

Estructura empresarial

- Decreto 2044 de 1988. Presidencia de la República: transporte de productos especiales.
- Decreto 173 de 2001. Ministerio de Transporte: reglamentación del servicio público del transporte terrestre automotor de carga.
- Resolución 2465 de 2002. Superintendencia de Puertos y Transporte: obligaciones especiales de cooperativas y precooperativas que presten servicio público de transporte.
- Decreto Nacional 1842 de 2007: modifica el Decreto 173 de 2001 (respecto a los documentos de transporte de carga.)
- Decreto Nacional 1499 de 2009: modifica el Decreto 173 de 2001 (respecto a manifiesto de carga en área urbana.)





- Resolución 1552 de 2009. Ministerio de Transporte: Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).
- Resolución 0759 de 2010. Superintendencia de Puertos y Transporte: reporte de información financiera por parte de las personas sujetas a la vigilancia de la Supertransporte.
- Circular 011 de 2011. Superintendencia de Puertos y Transporte: sistema integral para la prevención y control del lavado de activos y financiación del terrorismo.
- Resolución 2940 de 2012. Superintendencia de Puertos y Transporte: reporte de la información subjetiva y objetiva por parte de las personas sujetas a la vigilancia de la Supertransporte.
- Resolución 7376 de 2012. Superintendencia de Puertos y Transporte: disposiciones para el pago de la tasa de vigilancia a cargo de los sujetos de supervisión de la Supertransporte.

Documentos en transporte de carga terrestre

- Ley 1231 de 2008. Reglamenta el régimen de facturas en Colombia.
- Resolución 377 de 2013. Ministerio de Transporte: adopta e implementa el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC).

Relaciones económicas

- Resolución 2113 de 1997. Ministerio de Transporte: fija condiciones de cargue y descargue, modificada por la Resolución 870 de 2011.
- Decreto 2092 de 2011. Ministerio de Transporte: regulación integral relaciones económicas.
- Resolución 10106 de 2012. Ministerio de Transporte: creación del Observatorio de Transporte de Carga por Carretera (OTCC).

Condiciones de equipos

Chatarrización

- Decreto 2085 de 2008. Ministerio de Transporte: establece condiciones para registro inicial de vehículos vía chatarrización o vía póliza.

- Decreto 2450 de 2008. Ministerio de Transporte: modifica parcialmente el Decreto 2085 de 2008.
- Decreto 1131 de 2009. Ministerio de Transporte: modifica parcialmente los decretos 2085 y 2450 de 2008.
- Resoluciones 7036, 10904 y 11270 de 2012: requisitos para Desintegración y Reconocimiento Económico.
- Decreto 486 de 2013. Ministerio de Transporte: por el cual se suspende la constitución de caución para el registro inicial de vehículos de carga por tres meses, periodo durante el cual se debe definir una estrategia para la regulación del parque automotor de carga.

Pesos y dimensiones

- Resolución 4100 de 2004: se adoptan los límites de pesos y dimensiones.
- Resolución 2888 de 2005: modifica parcialmente la Resolución 4100 del 28 de diciembre de 2004.
- Resolución 4959 de 2006: se fijan los criterios para los permisos de carga extradimensionada.
- Resolución 5081 de 2006: reglamenta Permisos de carga extradimensionada.
- Resolución 5280 de 2006: reglamenta Permisos de carga extradimensionada.
- Resolución 4193 de 2007: reglamenta Permisos de carga extradimensionada.
- Resolución 1782 de 2009: modifica Resolución 4100 de 2004 (peso en vehículos tipo 2)
- Resolución 5967 de 2009: reglamenta equipos especiales.
- Resolución 10377 de 2012: por la cual se elimina el trámite de Registro de los Operadores de Transporte de Carga Extradimensionada, contemplada en la Resolución 4959 de 2006.
- Resolución 11357 de 2012: por la cual se reglamenta el control de peso en las básculas para vehículos rígidos de dos ejes.





Repotenciación

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

Especificaciones en el manejo de contenedores

- Resolución 9606 de 2003: se fijan los dispositivos técnicos de seguridad.

Seguridad y equipos

- Resolución 2394 de 2009: disposiciones sobre seguridad equipos de transporte, modificada por la Resolución 5644 de 2009.
- Resolución 572 de 2013. Superintendencia de Puertos y Transporte: por la cual se reglamentan las características técnicas de los adhesivos que deben portar los vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor.

Restricción vehicular domingos y festivos.

- Resolución 3226 de 2012.

Transporte de alimentos

- Decreto 3075 de 1997.
- Resolución 2505 de 2004.

Tránsito aduanero

- Decreto 2685 de 1999: Estatuto Aduanero.
- Resolución 4240 de 2000: reglamenta Estatuto Aduanero.
- Decreto 2628 de 2001: modifica Estatuto Aduanero.
- Decreto 1530 de 2008: modifica Estatuto Aduanero.
- Decreto 771 de 2010: modifica Estatuto parqueo Aduanero.
- Decreto 0111 de 2010: modifica Estatuto Aduanero.
- Decreto 380 de 2012: modifica Estatuto Aduanero.

Transporte multimodal

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

Transporte Internacional

- Decisión 399: Reglamento Transporte Internacional de Mercancías por Carretera.
- Decisión 467: Régimen de Sanciones en Transporte Internacional.
- Decisión 331: Transporte Multimodal.
- Decisión 327: Tránsito Aduanero Internacional.
- Decisión 617: Tránsito Aduanero Internacional.
- Decisión 491: Pesos y Dimensiones.
- Decisión 467: Régimen de Sanciones en Transporte Internacional de Mercancías.
- Decisión 290: Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportador Internacional.
- Resolución 272: Certificado de Idoneidad.
- Resolución 300: reglamenta decisión 399.
- Decreto 771 de 2010. Ministerio de Hacienda y Crédito Público: por el cual se modifica parcialmente y se adiciona el Decreto 2685 de 1999.

Transporte mercancías peligrosas, hidrocarburos y sustancias controladas

- Decreto 321 de 1999. Ministerio del Interior: por el cual se adopta el Plan Nacional de Contingencia contra derrames de Hidrocarburos, derivados y sustancias nocivas.
- Decreto 1609 de 2002. Ministerio de Transporte: reglamenta el manejo del transporte terrestre de mercancías peligrosas.





- Decreto 4299 de 2005. Ministerio de Minas y Energía: reglamenta la cadena de distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo.
- Resolución 181682 de 2005. Ministerio de Minas y Energía: por el cual se adopta el Reglamento para el Transporte seguro de Materiales Radioactivos.
- Resolución 019 de 2008. Consejo Nacional de Estupefacientes: por medio de la cual se unifica la reglamentación para la compra, venta, distribución y transporte de las sustancias sometidas a control especial.

Normas de tránsito

- Acuerdo 051 de 1993. Equipo de Carretera.
- Decreto 4116 de 2004. Condiciones para cambio de servicio.
- Resolución 0319 de 2008. Cambio de servicio (volquetas).
- Resolución 1050 de 2004. Señalización Vial.
- Resolución 1384 de 2010. Establece límites de velocidad.
- Ley 1503 de 2011. Seguridad vial.
- Ley 1548 de 2012. Modifica Código Nacional de Tránsito en temas de embriaguez.



CAPÍTULO 3.

GESTIÓN DEL RIESGO EN LA CADENA DE SUMINISTRO

Cumpliendo el objetivo principal de esta guía, este será el capítulo que mayor atención ha de recibir, pues es en este punto se evalúa qué es una cadena de suministros, quiénes intervienen en ella, y cómo deben trabajar de manera coordinada los actores de la cadena, con el fin de mitigar los riesgos que puedan presentarse. Aquí se evaluarán y propondrán estrategias generales, que puedan ser aplicables en cualquier empresa en el desarrollo de sus procesos productivos.

De la cadena de suministro

¿Qué es una cadena de suministro?

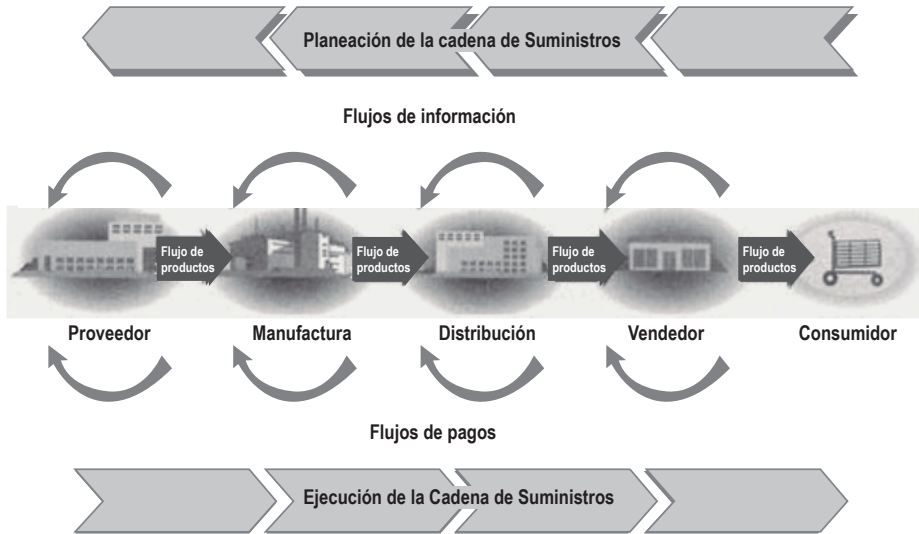


La cadena de suministros debe ser entendida como un flujo o proceso coordinado que debe ser ejecutado por cualquier compañía, y que está constituida por todas aquellas etapas que de manera directa o indirecta participan en un proceso de transformación productiva.

Es decir, la cadena de suministros se refiere a un producto o suministro que se mueve a lo largo de la misma, de proveedores a fabricantes, distribuidores y detallistas hasta llegar al consumidor final, en razón de esto, las cadenas deben ser entendidas como redes interconectadas, que en su desarrollo comprenden diversas etapas que van a ser determinantes para el desarrollo de un proceso productivo exitoso.

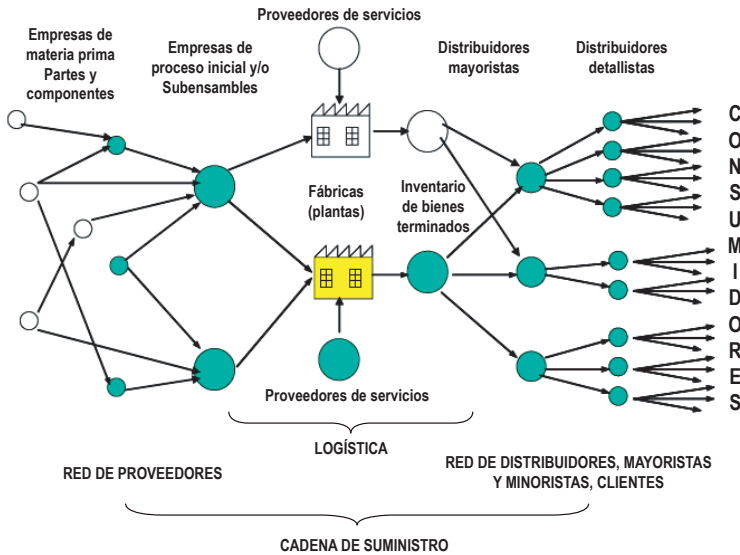


Es así, como la meta de una cadena de suministro debe ser maximizar la rentabilidad total, que viene a ser la diferencia entre los ingresos generados por el cliente y la suma de los costos incurridos en todas las etapas de la cadena de suministro.



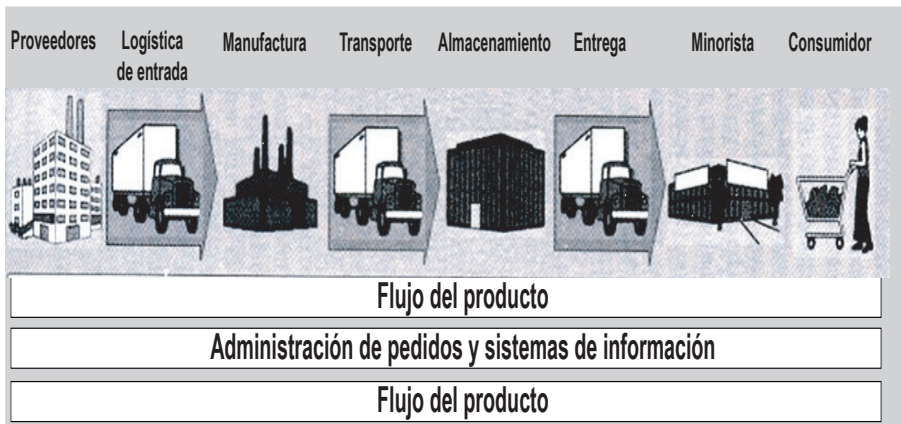
En el desarrollo de este proceso debe existir una perfecta sincronía entre la estrategia competitiva de la empresa y la estrategia de la cadena, que busca que mientras más alta sea la *rentabilidad de la cadena de suministro, más exitosa será la operación. Dicho éxito deberá medirse en esas dimensiones y no en función de la ganancia de cada etapa* (Universidad Tecnológica del Perú, 2012).

Participantes en la cadena de suministro



Los miembros de una cadena de suministro incluyen todas las compañías u organizaciones con quienes la compañía central actúa recíproca, directa o indirectamente a través de sus proveedores o clientes, desde el punto de origen hasta el punto de consumo.

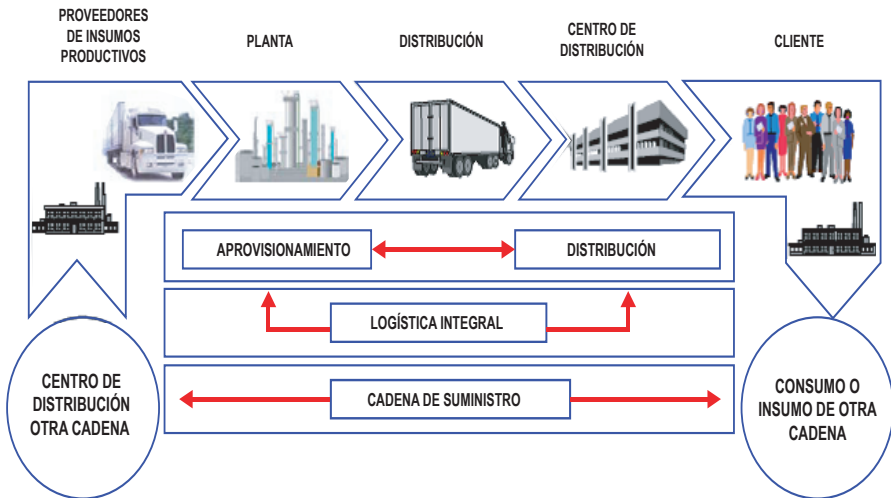
Adicionalmente, en el ámbito de la cadena de suministro, no todas las empresas participan en las distintas etapas con el mismo peso relativo.



También debe valorarse que dentro de la cadena de suministros pre-existe la cadena de valor



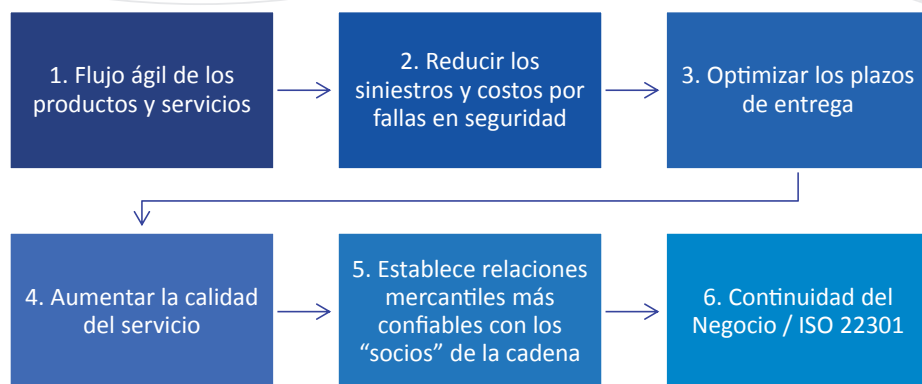
Finalmente, el concepto de cadena de suministro fue re-conceptualizado por el Consejo de Administración de Logística (1998) integrando a la “logística” como parte de la cadena de suministro. La cadena de suministro “es la logística, pero extendida más allá de las fronteras de la empresa” (Bowersox, et al, 1999).



Así entonces, el Council of Logistics Management la definió como: “...la parte del proceso de la cadena de suministro que planifica, implementa

y controla el eficiente y eficaz flujo y almacenaje de bienes, servicios e información relacionada, desde el origen hasta el consumidor para poder cumplir con los requerimientos de los clientes” (1998).

Una cadena de suministro segura ofrece



De la gestión del riesgo

La gestión del riesgo, es un proceso de negocio clave dentro del sector público y privado alrededor del mundo. Una implementación sólida y eficaz de la gestión del riesgo es parte de una óptima práctica empresarial a nivel corporativo y estratégico, al igual que un medio para mejorar las actividades operacionales. Finalmente, es un proceso holístico que puede ser aplicado en todas las organizaciones. (ICONTEC, 2007)

Ante las crecientes vulnerabilidades y amenazas a las que pueden verse enfrentadas las empresas, y que comprometen su patrimonio y estabilidad dentro del argot empresarial, se ha ido implementando con mucha fuerza la gestión de los riesgos con el objetivo de evaluar, administrar y comunicar estos riesgos de una manera, que considere en todo momento los objetivos estratégicos de cada una de las organizaciones.

Bajo dicho contexto, y en aras de garantizar eficacia en los procesos y mitigar las amenazas a las cuales pueden estar enfrentadas las organizaciones, se han desarrollado unas pautas generales sobre cómo

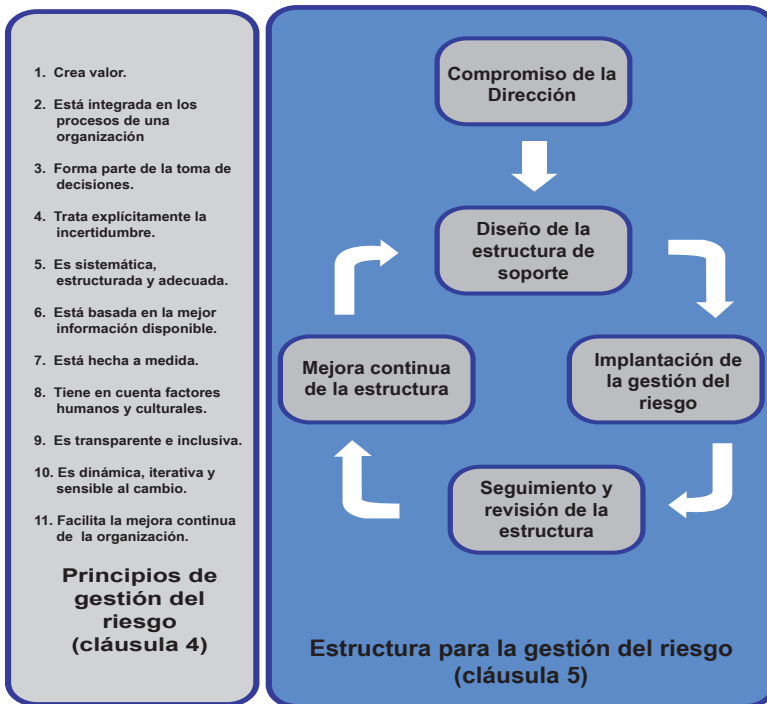


gestionar los riesgos de forma sistemática y transparente. Sin embargo, cabe aclarar que la implementación de la gestión del riesgo dependerá de las necesidades de cada una de las organizaciones (objetivos, contexto, estructura, procesos operativos, proyectos, servicios, etc.)

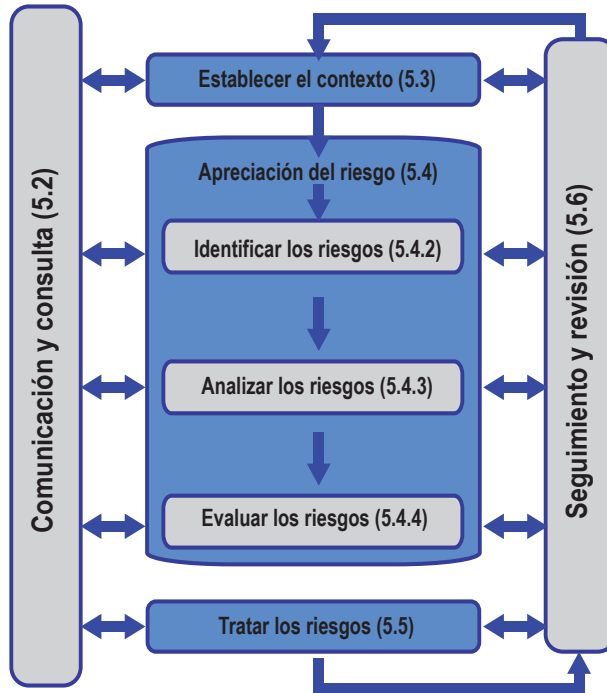
Esta norma estándar está determinada por tres elementos:

- Los principios para la gestión del riesgo.
- La estructura de soporte.
- El proceso de la gestión del riesgo.

Relaciones entre los principios, el marco de referencia y los procesos para la gestión del riesgo



Proceso de la gestión del riesgo



Fuente: ICONTEC INTERNACIONAL. (2011). NTC – ISO 31000. Recuperado en: <http://tienda.icontec.org/brief/NTC-ISO31000.pdf>

De esta manera, el diseño del modelo de gestión fortalece los resultados para la organización, dado que permite: (Icontec Internacional, 2011):

- Fomentar la gestión proactiva.
- Aumentar la probabilidad de alcanzar los objetivos.
- Ser consciente de la necesidad de identificar y tratar el riesgo en todos los niveles de la organización.
- Mejorar la identificación de oportunidades y amenazas.
- Cumplir con los requisitos legales y normativos aplicables, así como las normas internacionales.
- Mejorar la información financiera.
- Mejorar la gestión empresarial.
- Mejorar la confianza de los grupos de interés (stakeholders).





- Establecer una base fiable para la toma de decisiones y planificación.
- Mejorar los controles.
- Usar de forma efectiva los recursos para la gestión de riesgos.
- Mejorar la eficacia y eficiencia operacional.
- Aumentar la seguridad y la salud.
- Mejorar la prevención así como la gestión de incidentes.
- Minimizar las pérdidas.
- Mejorar el aprendizaje organizativo.
- Mejorar la flexibilidad organizacional.

MATRIZ DE RIESGOS POR ACTORES DE LA CADENA DE SUMINISTRO				
CADENA	ACTORES	RIESGOS	CONTROLES	PLAN DE CONTINUIDAD (RECUPERACIÓN DE LA SEGURIDAD)
EXPORTACIÓN- IMPORTACIÓN	<p>Exportador: Actor propietario de la carga de exportación y responsable de los procesos de producción y llenado de la unidad de carga.</p>	<p>Contaminación de materias primas e insumos.</p>	<p>OBTENCIÓN DE MATERIAS PRIMAS</p> <ul style="list-style-type: none"> * Hacer estudio de seguridad a proveedores de materias primas. * Analizar riesgos por tipo de materia prima para el producto. * Establecer acuerdos de seguridad con proveedores de materia prima en planta/fábrica. * Inspección/auditoría de seguridad a instalaciones y procesos de proveedores de materias primas. * Hacer inspección de seguridad en la recepción de materias primas. * Implementar el control de las hojas técnicas de seguridad para los productos que apliquen como lubricantes, refrigerantes, aceites, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> * Aislar la unidad vulnerada * Reportar de inmediato a autoridades competentes. * Levantar evidencia de trazabilidad para soportar ante autoridades de investigación. * Definir responsable para informar y aclarar a medios de comunicación y asociados de negocios.





<p>EXPORTACIÓN-IMPORTACIÓN</p>	<p>Exportador: Actor propietario de la carga de exportación y responsable de los procesos de producción y llenado de la unidad de carga.</p>	<p>Contaminación de la carga o la unidad de carga.</p>	<p>PRODUCCIÓN</p> <ul style="list-style-type: none">* Controles de acceso físico en área de producción.* Sistema de CCTV en áreas de producción donde se realice operación manual.* Sensibilización de personal sobre controles para manipulación de producto.* Registros de trazabilidad del personal que participa en la operación. <p>ALMACENAMIENTO</p> <p>PRODUCTO DE EXPORTACIÓN</p> <ul style="list-style-type: none">* Control de acceso en el área de almacenamiento y segregado del producto nacional.* Sistema de CCTV.* Gestión permanente del inventario de producto de exportación.* Sistema de inventarios actualizado, sitios de almacenamiento de producto de exportación.* Demarcación de zonas de almacenamiento y establecimiento de zonas de acceso.	
---------------------------------------	---	--	---	--

<p>EXPORTACIÓN-IMPORTACIÓN</p>	<p>Exportador: Actor propietario de la carga de exportación y responsable de los procesos de producción y llenado de la unidad de carga.</p>	<p>Contaminación de la carga o la unidad de carga.</p>	<p>CARGUE Y LLENADO UNIDAD DE CARGA</p> <ul style="list-style-type: none"> * Actualización acuerdos de seguridad con las empresas de transporte contratadas. * Inspección de unidad de carga previa al llenado. * Estudio de seguridad a los asociados de negocio, participantes en la operación. * Selección adecuada del personal de apoyo que participa en el cargue. * Sistema de CCTV o registro fotográfico para monitoreo del llenado de la unidad de carga. * Registros del personal que participa y de los dispositivos de seguridad utilizados (sellos, cintas de seguridad, barras de seguridad, GPS, etc.) * Evaluación y actualización continua del personal que trabaja y empresas que soportan y apoyan este proceso. 	
---------------------------------------	---	--	--	--





<p>EXPORTACIÓN-IMPORTACIÓN</p>	<p>Exportador: Actor propietario de la carga de exportación y responsable de los procesos de producción y llenado de la unidad de carga.</p>	<p>Contaminación de la carga o la unidad de carga.</p>	<p>ENTREGA EN PUERTOS DE DESTINO</p> <ul style="list-style-type: none">* Solicitar la validación del estado de unidad de carga y dispositivos de seguridad.* Establecer control de alertas por variaciones no justificadas en peso de carga y unidad carga.* Hacer presencia en los procesos de inspección a la carga, que son practicados por las autoridades.* Acuerdos de seguridad con asociados de negocio utilizados en puerto de destino.* Archivo y custodia de registros de trazabilidad de la operación de exportación.* Establecer los parámetros de inspección y manipulación de la carga para informar a personas delegadas en el puerto si son directos o es delegado a los funcionarios de las agencias de aduana.	
---------------------------------------	---	--	---	--

<p>EXPORTACIÓN-IMPORTACIÓN</p>	<p>Exportador: Actor propietario de la carga de exportación y responsable de los procesos de producción y llenado de la unidad de carga.</p>	<p>Contaminación de insumos para el producto de exportación.</p>	<p>INSUMOS DE EXPORTACIÓN</p> <ul style="list-style-type: none"> * Definir áreas restringidas y con control de acceso para el almacenamiento de insumos de exportación. * Control de inventario y de insumos para la exportación. * Inspecciones aleatorias sobre el inventario de insumos para producto de exportación. * Inspeccionar los insumos antes de ser usados. 	
	<p>Contaminación de material de empaque/embalaje del producto de exportación.</p>	<p>EMPAQUE Y EMBALAJE DE PRODUCTO DE EXPORTACION</p> <ul style="list-style-type: none"> * Definir áreas de acceso restringido para el almacenamiento del material. * Tener sistema de CCTV en área de empaque/embalaje. * Inspeccionar el material antes de su uso. * Controlar el inventario y hacer inspecciones del material. * Establecer controles permanentes a proveedores de materiales de empaque y precintos de seguridad. 		



<p>EXPORTACIÓN-IMPORTACIÓN</p>	<p>Exportador: Actor propietario de la carga de exportación y responsable de los procesos de producción y llenado de la unidad de carga.</p>	<p>Bioterrorismo (Productos de consumo masivo)</p>	<p>PRODUCCIÓN</p> <ul style="list-style-type: none"> * Controles de acceso físico en producción y almacenamiento de materia prima. * Sistema de CCTV en áreas de producción donde se realice la operación manual. * Sensibilización de personal sobre controles para la manipulación del producto. * Realizar pruebas aleatorias para verificar características físico químicas de la materia prima y del producto. * Implementar los controles para la manipulación de los productos conforme a lo establecido legalmente en referencia a los temas de higiene (alimentos). 	<ul style="list-style-type: none"> * Retirar del mercado el producto contaminado * Levantar evidencia de trazabilidad para soportar ante autoridades de investigación. * Definir responsable para informar y aclarar a medios de comunicación y asociados de negocio.
		<p>ALMACENAMIENTO</p> <ul style="list-style-type: none"> * Áreas de almacenamiento con acceso restringido. * Sistema de CCTV en puntos críticos. * Control de inventario e inspecciones físicas. * Actualización permanente de inventarios por tipo y referencia de productos. 	<ul style="list-style-type: none"> * Denuncia de hurto de insumo para producto de exportación a autoridades competentes. * Tramitar reclamación ante la aseguradora. * Localización de registros, que demuestren estado conforme desde el inicio de la operación hasta la entrega de la unidad de carga. * Implementar mecanismos de reacción y apoyo con el Frente de Seguridad Empresarial. 	

<p>EXPORTACIÓN-IMPORTACIÓN</p>	<p>Exportador: Actor propietario de la carga de exportación y responsable de los procesos de producción y llenado de la unidad de carga.</p>	<p>Hurto de carga.</p>	<p>CARGUEY LLENADO UNIDAD DE CARGA</p> <ul style="list-style-type: none"> * Tener supervisor de seguridad durante el cargue. * Hacer el cargue en una zona aislada. * Sistema de CCTV en la zona de cargue. 	
			<p>DURANTE LAS DIFERENTES ETAPAS EL TRASLADO DE LA CARGA A DESTINO</p> <ul style="list-style-type: none"> * Solicitar al proveedor reportes de ubicación de la carga. * Adquisición de pólizas de seguridad para protección de la carga. * Validación de dispositivos de seguridad de origen a destino. * Validar y evaluar permanentemente las políticas de seguridad y control de las empresas de transporte. 	



<p>EXPORTACIÓN-IMPORTACIÓN</p>	<p>Exportador: Actor propietario de la carga de exportación y responsable de los procesos de producción y llenado de la unidad de carga.</p>	<p>Pérdida de la trazabilidad de ubicación de la carga.</p>	<p>MONITOREO EN EL TRANSITO TERRESTRE</p> <ul style="list-style-type: none"> * Solicitud permanente de reportes sobre el monitoreo a transportador terrestre. * Acuerdo de seguridad con transportador terrestre, estableciendo controles de seguridad en ruta y manejo de contingencias. * Mantener actualizado el directorio de contactos entre los generadores de carga y el contacto con la empresa transportadora. 	<p>MONITOREO EN EL TRÁNSITO MARITIMO</p> <ul style="list-style-type: none"> * Solicitar al proveedor hacer reportes sobre la ubicación de la carga. * Firmar acuerdos de seguridad con los asociados de negocio involucrados en la operación. * Mantener actualizado el tiempo estimado de arribo de la carga con el proveedor naviera o agente de carga, para planear la operación portuaria con anticipación. 	<ul style="list-style-type: none"> * Solicitar al proveedor apoyo para la ubicación de la carga, y de ser necesario, la activación de contingencias acordadas. * Estar disponible en el apoyo de trabajos realizados para recuperar la carga. * Avisar oportunamente para recibir apoyo del Frente de seguridad empresarial.
---------------------------------------	---	---	---	---	---

EXPORTACIÓN	<p>Exportador: Actor propietario de la carga de exportación y responsable de los procesos de producción y llenado de la unidad de carga.</p>	<p>Afectación a la calidad de materias primas.</p>	<p>OBTENCIÓN DE MATERIAS PRIMAS</p> <ul style="list-style-type: none"> * Establecer acuerdos de seguridad con proveedores de materia prima en planta/fábrica. * Inspección/auditoría a instalaciones y procesos de proveedores de materias primas. * Hacer inspección en la recepción de materias primas. 	<ul style="list-style-type: none"> * Devolver materias primas con falencia de calidad al proveedor. * Validar las inconsistencias resultado de la evaluación de la materia prima para fijar los planes de mejora.
--------------------	---	--	---	---

IMPORTACIÓN	<p>Importador: Actor propietario de la carga de importación responsable del proceso de recepción y descargue.</p>	<p>Pérdida o daño de la carga</p>	<p>DESCARGUE</p> <ul style="list-style-type: none"> * Asignar una zona para el descargue que cuente con un mínimo de seguridad * Hacer conteo de las unidades recibidas y declaradas documentalmente * Realizar inspección aleatoria a la carga y detectar posibles anomalías. * Dejar nota en la remesa del estado de conformidad o cualquier novedad que detecte en la remesa * Ingresar al inventario el producto recibido 	<p>DESCARGUE</p> <ul style="list-style-type: none"> * Inicio de una reclamación formal ante el proveedor para solicitar la indemnización correspondiente.
--------------------	--	-----------------------------------	---	---





IMPORTACION	<p>Importador: Actor propietario de la carga de importación responsable del proceso de recepción y descargue.</p>	<p style="text-align: center;">Contrabando</p>	<p style="text-align: center;">OPERACIÓN</p> <ul style="list-style-type: none"> * Establecer manejo para el reporte de sobrantes y faltantes. * Reforzar políticas de pre inspección de la carga durante la nacionalización. * Solicitar acompañamiento del agente, en caso de que se requiera inspección física por parte de las autoridades. * Establecer acuerdo de seguridad con el generador de la carga y con asociados de negocio que participan en la cadena de suministro de comercio exterior. 	<ul style="list-style-type: none"> * Aislar la unidad vulnerada. * Reportar de inmediato a autoridades competentes y frente de seguridad empresarial discrepancias encontradas entre lo físico y lo estipulado en documentos a fin de efectuar los correctivos pertinentes. * Levantar evidencia de trazabilidad para soportar ante autoridades de investigación. * Definir responsable para informar y aclarar a los medios de comunicación y asociados de negocio.
<p style="text-align: center;">Contaminación de carga</p>	<p style="text-align: center;">OPERACIÓN</p> <ul style="list-style-type: none"> * Solicitar acompañamiento del agente, en el caso que se requiera inspección física por parte de las autoridades. * Establecer acuerdo de seguridad con el generador de la carga y con los asociados de negocio que participan en la cadena de suministro de comercio exterior. 			

<p>EXPORTACIÓN</p>	<p>Proveedor material de empaque: Actor responsable de vender material de empaque utilizado para producto de exportación</p>	<p>Uso inadecuado del material de empaque</p>	<p>ALMACENAMIENTO</p> <ul style="list-style-type: none"> * Establecer acuerdos de exclusividad con los clientes sobre el material de empaque. * Establecer procedimientos de control sobre el producto sobrante y desperdicios. * Mantener medidas de seguridad en la zona de almacenamiento de producto. * Controlar el inventario de producto. * Definir políticas de confidencialidad de personal. 	<ul style="list-style-type: none"> * Iniciar investigación del siniestro y levantar evidencia de trazabilidad.
<p>Contaminación del material de empaque</p>	<p>PRODUCCIÓN, ALMACENAMIENTO Y ENTREGA:</p> <ul style="list-style-type: none"> * Establecer acuerdos de exclusividad con los clientes sobre el material de empaque. * Mantener medidas de seguridad en la zona de almacenamiento de producto. * Controlar el inventario de producto. * Hacer inspección al producto antes de entregarlo al cliente. * Definir políticas de confidencialidad de personal 	<ul style="list-style-type: none"> * Aislar la unidad vulnerada * Reportar de inmediato a autoridades competentes. * Levantar evidencia de la trazabilidad para soportar ante autoridades de investigación. * Definir responsable para informar y aclarar medios de comunicación y asociados de negocio. 		





EXPORTACIÓN - IMPORTACIÓN	
Contaminación de la carga.	
Pérdida o daño de la carga	
ALMACENAMIENTO <ul style="list-style-type: none">* Una vez certificada la carga de exportación debe mantenerse aislada del producto nacional.* Tener control de acceso con barreras perimétricas y registros de acceso.* Asignación de personal con los respectivos estudios de confiabilidad.* Identificación visual del personal autorizado para acceso a la zona restringida.	<ul style="list-style-type: none">* Aislar la unidad vulnerada* Reportar de inmediato a las autoridades competentes.* Levantar evidencia de trazabilidad para soportar ante autoridades de investigación.* Definir responsable para informar y aclarar a los medios de comunicación y asociados de negocio.
ALISTAMIENTO <ul style="list-style-type: none">* Manejo de carga en zonas aisladas.* Sistema de CCTV para el monitoreo de la operación.* Mantener supervisores de seguridad y hacer verificación aleatoria de la operación.	

<p>EXPORTACIÓN - IMPORTACIÓN</p>	<p>Contaminación de la carga.</p>		<p>CARGUE</p> <ul style="list-style-type: none"> * Verificación de la documentación del transportador. * Verificación del pedido. * Manejo de zonas de carga aisladas. * Sistema CCTV y registro fotográfico para monitorear la operación. * Manejo de registros de personal que participó y dispositivos de seguridad utilizados. * Mantener un supervisor de seguridad en la operación. * Manejo de inventario de las unidades que entran y salen, y de ser necesario el consumo de insumos para la elaboración del producto. * Pesaje del vehículo cargado a la salida de la zona de carga. * Manejar registro de control de acceso de vehículos. 	
---	-----------------------------------	--	--	--





EXPORTACIÓN - IMPORTACIÓN	Contaminación de la carga.	Infiltración de personal.	SEGURIDAD FISICA * Tener zonas aisladas para el manejo de carga de exportación. * Asignar personal autorizado para ingresar y operar la carga de exportación. * Llevar un registro que permita ejercer control sobre el acceso del personal a la zona aislada. * Mantener la zona en condiciones de seguridad, que impida el acceso de personal no autorizado. * Identificación visual del personal que tiene ingreso autorizado.	* Activar protocolo de enfrentamiento a personal no autorizado. * Hacer verificación de las condiciones de la zona, de la carga y reportar cualquier situación sospechosa.
----------------------------------	----------------------------	---------------------------	---	---

<p>EXPORTACION - IMPORTACIÓN</p>	<p>Patio de contenedores : Actor responsable de almacenamiento, adecuación, mantenimiento, entrega y recepción de contenedores vacíos de navieras.</p>	<p>Contaminación de la unidad de carga</p>	<p>DESPACHO Y RECEPCIÓN DE CONTENEDORES VACÍOS</p> <ul style="list-style-type: none"> * Inspección de seguridad al contenedor; al ingreso y salida del patio. * Verificación de la identidad del conductor y la carta de autorización. 	<ul style="list-style-type: none"> * Segregar la carga contaminada. * Reportar a las autoridades y acatar disposiciones dadas por las mismas. * Hacer levantamiento de evidencias de trazabilidad para soportar ante autoridades de investigación. * Activar el plan de crisis ante materialización del riesgo.
		<p>ALMACENAMIENTO, LIMPIEZA, REPARACIÓN DE CONTENEDOR</p> <ul style="list-style-type: none"> * Inspecciones de seguridad aleatoria * Comodato de entrega de contenedor liberando responsabilidad sobre estado. * Esquema de seguridad (Vigilancia, Seguridad perimetral, Protocolos de seguridad) 		



<p align="center">EXPORTACION-IMPORTACION</p>	<p align="center">Empresa de Transporte Terrestre : Actor responsable de trasladar por vía terrestre la unidad de carga en las diferentes partes del proceso.</p>		<p>SOLICITUD SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE * Reporte de alertas sospechosas (SIPLAFT)</p> <p>ASIGNACIÓN DE VEHÍCULO Y CONDUCTOR * Inspeccionar la unidad de cargue al momento de su asignación. * Estudio de seguridad inicial y periódico para la unidad de cargue.</p> <p>RETIRO DE UNIDAD DE CARGA * Realizar inspección a la unidad de carga en el sitio de recepción. * Validar la información y registros suministrados por el responsable de la entrega de la unidad de carga vacía.</p> <p>TRANSPORTE DE LA UNIDAD DE CARGA VACIA * Utilizar el sello de seguro de la unidad vacía durante el transporte. * Hacer seguimiento al tiempo de desplazamiento. * Mantener comunicación permanente con el conductor.</p>	<p>* Aislar el vehículo, la unidad de carga o la carga contaminada. * Establecer protocolo de comunicación para este tipo de eventos. * Activar el plan de crisis ante materialización del riesgo. * Reportar a las autoridades competentes y acatar disposiciones dadas por las mismas. * Levantar evidencia de trazabilidad para soportar ante las autoridades de investigación. * Definir responsable para informar y aclarar a medios de comunicación y asociados de negocio.</p>

<p>EXPORTACION-IMPORTACION</p>	<p>Empresa de Transporte Terrestre : Actor responsable de trasladar por vía terrestre la unidad de carga en las diferentes partes del proceso.</p>		<p>CARGUE</p> <ul style="list-style-type: none"> * Inspeccionar el vehículo y el contenedor. * Usar sello de seguridad y cinta de seguridad en la unidad de carga con el respectivo control de asignación e inventario. * Registrar elementos de seguridad colocados a la unidad de carga para validar en destino (Sellos de seguridad). * Tener presencia de embarcador o conductor en sitios de llenado de la unidad de carga. * Dejar registro fotográfico y filmico del vehículo, la unidad de cargue, el cargue y los dispositivos de seguridad. * Hacer estudio de seguridad al cliente: Verificar bases de datos y antecedentes. * Firmar acuerdos de seguridad con el cliente. * Evaluar riesgos por tipo de carga. * Tener protocolo para el reporte de operaciones sospechosas (SIPLAFT). 	
---------------------------------------	---	--	---	--





EXPORTACION-IMPORTACION	<p style="text-align: center;">Empresa de Transporte Terrestre : Actor responsable de trasladar por vía terrestre la unidad de carga en las diferentes partes del proceso.</p>	<p>TRÁNSITO A DESTINO</p> <ul style="list-style-type: none"> * Mantener registros de trazabilidad de los controles de seguridad. * Entregar al conductor plan de ruta resultado de la evaluación de riesgos. * Contar con parqueaderos autorizados y puestos de control físicos o satelitales. * Mantener comunicación permanente con conductores. * Hacer monitoreo satelital al vehículo (GPS) * Validar elementos de protección de la unidad de carga durante la ruta. <p>DESCARGUE</p> <ul style="list-style-type: none"> * Validar estado de coincidencia de los elementos de protección de la unidad de carga. * Hacer estudio de seguridad a asociados de negocio intervinientes en la entrega y descargue en destino. <p>DEVOLUCIÓN DEL CONTENEDOR VACIO</p> <ul style="list-style-type: none"> * Hacer seguimiento al cumplimiento del tiempo para la entrega del contenedor en el patio. 	
--------------------------------	---	--	--

<p>EXPORTACION-IMPORTACION</p>	<p>Empresa de Transporte Terrestre : Actor responsable de trasladar por vía terrestre la unidad de carga en las diferentes partes del proceso.</p>	<p>Hurto unidad de carga o saqueo de carga</p>	<p>CARGUE</p> <ul style="list-style-type: none"> * Usar sello de seguridad y cinta de seguridad en la unidad de carga con el respectivo control de asignación e inventario. * Registrar elementos de seguridad colocados a la unidad de carga para validar en destino (Sellos de seguridad). 	<ul style="list-style-type: none"> * Activar alertas de seguridad por demoras * Activar contingencia para la recuperación del vehículo o de la carga * Reportar a las autoridades competentes y al cliente del hurto. * Iniciar investigación del siniestro y levantar evidencia de trazabilidad. * Activar pólizas de seguros.
			<p>TRÁNSITO A DESTINO</p> <ul style="list-style-type: none"> * Mantener registros de trazabilidad de los controles de seguridad. * Establecer alertas de seguridad por demoras en el tránsito del vehículo * Hacer monitoreo satelital a vehículos (GPS) * Monitorear los tiempos de tránsito y hacer supervisión en ruta * Contar con parqueaderos autorizados y puestos de control físicos o satelitales. * Afiliarse al frente de seguridad empresarial. 	<ul style="list-style-type: none"> * Activar alertas de seguridad por demoras * Activar contingencia para la recuperación del vehículo o de la carga * Reportar a las autoridades competentes y al cliente del hurto. * Iniciar investigación del siniestro y levantar evidencia de trazabilidad. * Activar pólizas de seguros.



<p>EXPORTACION-IMPORTACION</p>	<p>Empresa de Transporte Terrestre : Actor responsable de trasladar por vía terrestre la unidad de carga en las diferentes partes del proceso.</p>	<p>Gemeleo de vehículo o elementos de protección de la unidad de carga. (Sellos, cintas o barras de seguridad, etc.)</p>	<p>DESCARGUE</p> <ul style="list-style-type: none"> * Validar estado y coincidencia de los elementos de protección de la unidad de carga. * Hacer estudio de seguridad a asociados de negocio intervinientes en la entrega y descargue en destino. * Presencia del conductor y de un responsable del destinatario en el momento del descargue. 	<ul style="list-style-type: none"> * Informar al cliente y denunciar a las autoridades. * Iniciar la investigación y recolección de evidencias. * Desplegar plan de contingencias antirrobo.
		<p>CARGUE</p> <ul style="list-style-type: none"> * Verificar documentos del vehículo y del conductor. * Mantener registro fotográfico del conductor; del vehículo y de los elementos de seguridad utilizado. 	<p>TRÁNSITO A DESTINO</p> <ul style="list-style-type: none"> * Verificar elementos de seguridad en ruta. * Reportar en puestos de control físicos. 	<ul style="list-style-type: none"> * Tener protocolo de comunicación para reportar operación sospechosa sobre potencial violación o gemeleo de precintos/sellos.

<p>EXPORTACION - IMPORTACION</p>	<p>Empresa de Transporte Terrestre : Actor responsable de trasladar por vía terrestre la unidad de carga en las diferentes partes del proceso.</p>	<p>Atentado contra vehículo y conductor.</p>	<p>TRÁNSITO A DESTINO *Mantener registros de trazabilidad de los controles de seguridad aplicados en toda la cadena de suministro del transporte terrestre. *Tener comunicación permanente con los conductores. *Monitorear satelitalmente (GPS) vehículo, unidad de carga y carga en ruta.</p>	<p>* Activar plan de contingencia frente a un acto terrorismo. * Atender a personas afectadas y reporte a las autoridades de carretera. * Activar pólizas de seguros.</p>
<p>EXPORTACION</p>	<p>Vencimiento de plazos legales para tránsitos aduaneros o continuación es de viaje.</p>	<p>TRÁNSITO A DESTINO * Monitorear el cumplimiento los plazos de entrega de los tránsitos * Establecer protocolo de comunicación con el conductor para el manejo de novedades</p>	<p>* Activar el plan de contingencia para retornar la operación a su normalidad * Solicitar prorrogas en los plazos de entrega.</p>	<p>* Activar el plan de contingencia para retornar la operación a su normalidad * Solicitar prorrogas en los plazos de entrega.</p>
<p>EXPORTACION</p>	<p>Proveedor de sellos de alta seguridad: Actor responsable de la venta de sellos de seguridad utilizados en los vehículos y la unidad de carga.</p>	<p>Pérdida o gomeleo de sellos de seguridad.</p>	<p>ALMACENAMIENTO Y ENTREGA * Mantener medidas de seguridad en la zona de almacenamiento. * Controlar el inventario y consecutivo de los sellos. * Llevar registros de control de entrega de los sellos de seguridad. * Definir políticas de confidencialidad de personal. * Venta de sellos certificados.</p>	<p>* Iniciar investigación del siniestro y levantar evidencia de trazabilidad.</p>



<p>EXPORTACIÓN IMPORTACIÓN</p>	<p>Vigilancia de seguridad privada Actor de la cadena que participa mediante la prestación de servicios de acompañamiento, escolta, supervisión en operaciones de exportación, servicio de caninos y monitoreo con medios tecnológicos.</p>	<p>Prestación de servicios con personal no competente.</p>	<p>OPERACIÓN * Control interno para la actualización de cursos legales y programa de formación. * Mantener actualizados reportes de personal activo en la pagina de la super intendencia de vigilancia. * Entrega de los carné de la empresa vigentes según legislación aplicable. * Generar procesos de selección y evaluación para personal contratista (Acompañante y Escolta) * Mantener actualizado carnetización y registro de caninos.</p>	<p>* Generar proceso disciplinario * Generar los trámites correspondientes para hacer las correcciones por el incumplimiento. * En caso que haya lugar, responder por sanciones. * Activar protocolos de contingencia para las posibles consecuencias frente a la materialización de actividades ilícitas</p>
---	--	--	--	---

<p>EXPORTACIÓN IMPORTACIÓN</p>	<p>Vigilancia de seguridad privada Actor de la cadena que participa mediante la prestación de servicios de acompañamiento, escolta, supervisión en operaciones de exportación, servicio de caninos y monitoreo con medios tecnológicos.</p>	<p>Incumplimiento de los procesos de seguridad.</p>	<p>OPERACIÓN</p> <ul style="list-style-type: none"> * Garantizar proceso de inducción al personal. * Mantener actualizadas las consignas del puesto. * Asignación de supervisores por puesto o ruta. * Monitoreo en ruta de los acompañantes y escoltas. * Coordinar programación del personal en horarios aprobados incluyendo horas extras. * Programa de mantenimientos de infraestructura y equipos electrónicos para la prestación del servicio. * Mantener actualizado el registro y los permisos de las armas. 	<ul style="list-style-type: none"> * Activar el plan de contingencia para intrusión y enfrentamiento a personal no autorizado.
			<p>OPERACIÓN</p> <ul style="list-style-type: none"> * Mantener control de acceso supervisado. * Establecer áreas restringidas para zonas con manejo de información confidencial. 	



<p>EXPORTACIÓN IMPORTACIÓN</p>	<p>Vigilancia de seguridad privada Actor de la cadena que participa mediante la prestación de servicios de acompañamiento, escolta, supervisión en operaciones de exportación, servicio de caninos y monitoreo con medios tecnológicos.</p>	<p>Piratería terrestre (Escoltas y acompañantes).</p>	<p>OPERACIÓN * Establecer procedimientos de seguridad y protocolos de comunicación y contingencia.</p>	<p>* Activar protocolos de contingencia para casos de hurto de la mercancía escoltada</p>
<p>Robo en ruta.</p>	<p>OPERACIÓN * Análisis y evaluación de riesgos para servicios de seguridad en transporte de mercancías/carga. * Estudio de seguridad del personal asignado al servicio. * Asignación y validación de equipos de comunicación en ruta. * Validar independencia de escolta(s) asignados al servicio con conductor(es) asignados por el transportador terrestre. * Entrenamiento de escoltas en inspección y detección de señales de alerta de unidades de carga para el transporte terrestre.</p>	<p>* Reportar al cliente. * Retiro inmediato del personal involucrado en puestos de servicio. * Reporte a las autoridades policiales de carretera. * Apertura de investigación y documentación de resultados * Asesoría jurídica para el caso. * Gestión de pólizas de seguros.</p>		

<p>EXPORTACIÓN IMPORTACIÓN</p>	<p>Vigilancia de seguridad privada Actor de la cadena que participa mediante la prestación de servicios de acompañamiento, escolta, supervisión en operaciones de exportación, servicio de caninos y monitoreo con medios tecnológicos.</p>	<p>Fuga o pérdida de información.</p>	<p>OPERACIÓN * Establecer controles para la protección de los sistemas de información y apoyos de tecnología. * Implementar copias de seguridad de las bases de datos y protocolos para su recuperación. * Implementar procesos de archivo y su prestamos controlado. * Establecer zonas de áreas restringida para áreas con manejo de información confidencial. * Elaborar acuerdos de confidencialidad y ética con guardas, escoltas y personal administrativo.</p>	<p>* Activar contingencia por acceso no autorizado a los sistemas de información. * Solicitar la recuperación de la información de la copia de seguridad. * Iniciar proceso de investigación interno.</p>
---	--	---------------------------------------	--	---



EXPORTACIÓN - IMPORTACIÓN	<p>Monitoreo satelital - puestos de control: Actor encargado de hacer el seguimiento al vehículo satelitalmente, mediante puntos fisicos de reporte y llamadas telefónicas al conductor.</p>	<p>Información no confiable.</p> <p>Fuga o pérdida de información.</p> <p>Intrusión de personal.</p>	<p>OPERACIÓN</p> <ul style="list-style-type: none"> * Establecer procedimiento para la captura y manejo de la información. * Implementar procesos de verificación aleatoria de la información capturada con la ubicación real del vehículo. <p>OPERACIÓN</p> <ul style="list-style-type: none"> * Establecer controles para la protección de los sistemas de información y apoyos de tecnología. * Implementar copias de seguridad de las bases de datos y protocolos para su recuperación. * Implementar procesos de archivo y su prestamos controlado. * Establecer zonas de áreas restringida para áreas con manejo de información confidencial. <p>OPERACIÓN</p> <ul style="list-style-type: none"> * Mantener control de acceso supervisado. * Establecer áreas restringidas para zonas con manejo de información confidencial. 	<ul style="list-style-type: none"> * Generar proceso disciplinario * Generar los trámites correspondientes para hacer las correcciones por el incumplimiento. <ul style="list-style-type: none"> * Activar contingencia por acceso no autorizado a los sistemas de información * Solicitar la recuperación de la información de la copia de seguridad. * Iniciar proceso de investigación interno. <ul style="list-style-type: none"> * Activar plan de contingencia para intrusión y enfrentamiento a personal no autorizado.
----------------------------------	---	--	---	--

<p>EXPORTACIÓN</p>	<p>Parqueaderos: Actor responsable de la custodia del vehículo cuando pernocta durante el traslado.</p>	<p>Contaminación, robo o hurto de la carga.</p>	<p>INGRESO AL PARQUEADERO</p> <ul style="list-style-type: none"> * Tener registros de acceso de los vehículos y el personal * Tener implementado un sistema de gestión de riesgos sobre las instalaciones y la operación. * Contar con esquema de seguridad en la infraestructura (Barreras perimétricas, circuito cerrado de televisión, vigilancia humana, protocolo de control de acceso, etc.). * Mantener el personal debidamente identificado en la zona de Estacionamiento. <p>PRESTACIÓN DEL SERVICIO</p> <ul style="list-style-type: none"> * Mantener el personal debidamente identificado en la zona de estacionamiento * Verificar condiciones y dejar registro del estado del vehículo y de los sistemas de seguridad al ingreso (Sellos, candados, sistema de alarma) . * Mantener registro fílmico de las instalaciones y las zonas críticas. * Mantener el personal debidamente identificado en la zona de Estacionamiento. 	<ul style="list-style-type: none"> * Aislamiento de la unidad vulnerada. * Reportar de inmediato a autoridades competentes. * Levantar evidencia de trazabilidad para soportar ante autoridades de investigación. * Definir responsable para informar y aclarar en medios de comunicación y asociados de negocio.
---------------------------	--	---	---	---





EXPORTACIÓN IMPORTACIÓN	<p>Cuadrilla de cargue: Actor responsable de ejecutar la actividad de cargue del vehículo.</p>	<p>Contaminación de la carga - hurto o saqueo de la carga.</p>	<p>CARGUE - DESCARGUE</p> <ul style="list-style-type: none"> * Identificar visualmente al personal que participe en el cargue. * Generar registros de trazabilidad del personal que participa en el proceso. * Inspeccionar al personal antes y después de realizar el cargue. 	<ul style="list-style-type: none"> * Aislamiento de la unidad vulnerada * Reportar de inmediato a las autoridades competentes. * Levantar evidencia de trazabilidad para soportar ante autoridades de investigación. * Definir responsable para informar y aclarar a medios de comunicación y asociados de negocio.
	<p>Avería de la carga.</p>	<p>CARGUE</p> <ul style="list-style-type: none"> * Capacitar al personal en la manipulación de la carga. * Nombrar a un responsable supervisor del cargue. 	<ul style="list-style-type: none"> * Generar reporte e investigación del evento * Activar el manejo de la reclamación. 	

<p>EXPORTACIÓN - IMPORTACIÓN</p>	<p>Agente de Carga Internacional: Actor responsable de coordinar y organizar la logística de embarque de exportación o importación y de la emisión del documento de transporte.</p>	<p>Contaminación de la carga - hurto o saqueo de la carga.</p>	<p>RETIRO DE UNIDAD DE CARGA PARA LLENADO</p> <ul style="list-style-type: none"> * Estudiar procesos de seguridad de proveedor autorizado para retirar el contenedor. * Establecer acuerdos de seguridad con proveedores transportadores terrestres. * Solicitar copia del comodato al transportador para validar estado de recepción. * Solicitar al transportador precintar el contenedor vacío. * Solicitar al transportador monitorear el traslado de la unidad de carga al punto de llenado. * Solicitar al transportador no utilizar el contenedor vacío para otros cargues. 	<ul style="list-style-type: none"> * Reportar de inmediato a autoridades competentes. * Definir responsable para informar y aclarar a medios de comunicación y asociados de negocio.
<p>Avería de la carga.</p>	<p>LLENADO DE UNIDAD DE CARGA</p> <ul style="list-style-type: none"> * Tener un funcionario presente en el llenado de la unidad de carga. * Registrar estado de unidad de carga y de la carga. * Solicitar a transportador para asignar precinto de alta seguridad a la unidad de carga. 			





<p>EXPORTACIÓN - IMPORTACIÓN</p>	<p>Agente de Carga Internacional: Actor responsable de coordinar y organizar la logística de embarque de exportación o importación y de la emisión del documento de transporte.</p>		<p>TRÁNSITO Y ARRIBO A PUERTO DE ORIGEN</p> <ul style="list-style-type: none">* Verificar estado del contenedor frente al registro del comodato o la inspección de la unidad de carga.* Solicitar al transportador monitorear la unidad de carga durante el traslado.* Establecer plan de contingencia ante potencial apertura de contenedor por parte de autoridades. <p>TRÁNSITO MARÍTIMO - AEREO</p> <ul style="list-style-type: none">* Hacer monitoreo durante el transporte marítimo o aéreo a través de autoridades y de los transportadores. <p>ARRIBO DE CARGA A PUERTO DE DESTINO Y ENTREGA AL CLIENTE</p> <ul style="list-style-type: none">* Solicitar presencia de funcionario del agente en los procesos de aduana.* Validar estado de la unidad de carga, los elementos de protección y las variaciones en peso.* Hacer estudio y firmar acuerdos de seguridad con agentes en el exterior.	
---	--	--	--	--

<p>EXPORTACIÓN - IMPORTACIÓN</p>	<p>Agente de Carga Internacional: Actor responsable de coordinar y organizar la logística de embarque de exportación o importación y de la emisión del documento de transporte.</p>	<p>Pérdida de contenedor vacío</p>	<p>RETIRO DE UNIDAD DE CARGA PARA LLENADO</p> <ul style="list-style-type: none"> * Estudiar procesos de seguridad de proveedor autorizado para retirar el contenedor. * Establecer acuerdos de seguridad con proveedores transportadores terrestres. * Solicitar al transportador monitorear el traslado del contenedor vacío al punto de llenado, validar ubicación en la parte de transporte. 	<ul style="list-style-type: none"> * Activar alertas de seguridad por demoras. * Activar contingencia para la recuperación del vehículo o de la carga. * Reportar a las autoridades competentes, el cliente y la naviera del hurto. * Iniciar investigación del siniestro y levantar evidencia de trazabilidad. * Activar pólizas de seguros.
<p>Hurto o saqueo de la carga.</p>	<p>TRÁNSITO Y ARRIBO A PUERTO DE DESTINO</p> <ul style="list-style-type: none"> * Solicitar a los transportadores el monitoreo permanente a unidad hasta destino * Establecer plan de contingencia ante potencial apertura de la unidad de carga por parte de autoridades. 	<p>TRÁNSITO MARÍTIMO - AÉREO</p> <ul style="list-style-type: none"> * Hacer monitoreo durante el transporte marítimo o aéreo a través de autoridades y de los transportadores. 		



<p>EXPORTACIÓN - IMPORTACIÓN</p>	<p>Agente de Carga Internacional: Actor responsable de coordinar y organizar la logística de embarque de exportación o importación y de la emisión del documento de transporte.</p>	<p>Hurto o saqueo de la carga.</p>	<p>ARRIBO DE CARGA A PUERTO DE DESTINO Y ENTREGA AL CLIENTE</p> <ul style="list-style-type: none"> * Solicitar presencia de funcionario o agente en los procesos de aduana. * Validar estado de la unidad de carga, los elementos de protección y las variaciones de peso. * Hacer estudio y firmar acuerdos de seguridad con agentes en el exterior. 	<ul style="list-style-type: none"> * Denunciar ante las autoridades y a la naviera * Iniciar proceso de investigación
<p>EXPORTACIÓN - IMPORTACIÓN</p>	<p>Agente de Aduana: Actor responsable del trámite aduanal y documental en los procesos de exportación e importación.</p>	<p>Contrabando</p>	<p>OPERACIÓN DE AGENCIAMIENTO DE ADUANA</p> <ul style="list-style-type: none"> * Realizar estudio de seguridad a clientes. * Inspeccionar mercancías contra documentos. * Identificar señales de alerta. * Reportar sobre los sobrantes o faltantes ante la DIAN 	<ul style="list-style-type: none"> * Reportar a las autoridades competentes * Informar al cliente. * Solicitar apoyo jurídico para atender el evento.

<p>EXPORTACIÓN - IMPORTACIÓN</p>	<p>Agente de Aduana: Actor responsable del trámite aduanal y documental en los procesos de exportación e importación.</p>	<p>Incumplimiento normatividad legal.</p>	<p>OPERACIÓN DE AGENCIAMIENTO DE ADUANA</p> <ul style="list-style-type: none"> * Estar en permanente actualización en régimen aduanero al personal. * Generar alertar sobre vencimientos de requisitos legales. * Tener sistemas informáticos operativos actualizados. (SOFTWARE) * Trabajar con personal competente. 	<ul style="list-style-type: none"> * Tramitar posibles sanciones. * Investigar causas de incumplimiento y tomar acciones correctivas.
		<p>OPERACIÓN DE AGENCIAMIENTO DE ADUANA</p> <ul style="list-style-type: none"> * Tener control de firmas y sellos autorizados. * Definir políticas de seguridad de la información. * Diseñar políticas de confidencialidad con empleados. * Establecer controles de seguridad sobre el archivo y el préstamo de documentos. * Firmar acuerdo de seguridad con proveedores de servicio de correspondencia. * Determinar un protocolo para el reporte de actividades sospechosas. 	<ul style="list-style-type: none"> * Denunciar ante las autoridades aduaneras y policiales la pérdida o extravío de documentos. * Iniciar el proceso de investigación. * Activar el plan de continuidad de negocio en TI. 	



EXPORTACIÓN - IMPORTACIÓN			
	<p style="text-align: center;">Agente de Aduana: Actor responsable del trámite aduanal y documental en los procesos de exportación e importación.</p>	<p>Pérdida de confidencialidad de la información</p>	<p>GESTIÓN DOCUMENTAL</p> <ul style="list-style-type: none"> * Manejar contraseñas de seguridad personales para acceso al sistema. * Definir políticas de confidencialidad con empleados. * Establecer controles de seguridad sobre el archivo y el prestamos de documentos.
	<p>Contaminación de la carga.</p>	<p>OPERACIÓN DE AGENCIAMIENTO DE ADUANA</p> <ul style="list-style-type: none"> * Tener presencia permanente de representantes en trámites de inspección. * Hacer estudio de seguridad a clientes y proveedores que participan en la inspección. * Identificación de señales de alerta. * Establecer protocolo para el reporte de actividades sospechosas. 	<ul style="list-style-type: none"> * Denunciar ante las autoridades aduaneras y policiales la pérdida o extravío de documentos. * Iniciar el proceso de investigación. * Activar el plan de continuidad de negocio en TI.
	<p>Hurto de la carga</p>	<p>OPERACIÓN DE AGENCIAMIENTO DE ADUANA</p> <ul style="list-style-type: none"> * Tener presencia permanente del representante en trámites de inspección. * Hacer estudio de seguridad a clientes y proveedores que participan en la inspección. * Firmar acuerdos de seguridad con clientes y proveedores. 	<ul style="list-style-type: none"> * Reportar de inmediato a autoridades competentes. * Definir responsable para informar y aclarar a medios de comunicación y asociados de negocio.
			<ul style="list-style-type: none"> * Avisar al cliente y a las autoridades. * Activar pólizas de seguros. * Investigar siniestro. * Tomar acciones correctivas.

<p>EXPORTACIÓN - IMPORTACIÓN</p>	<p>Terminal Portuario - Aerolínea : Actor responsable de recibir la carga, almacenarla mientras se realizan los tramites de aduana, antinarcóticos, ica, invima para posterior cargue o descargue.</p>	<p>Incumplimiento de normatividad legal.</p>	<p>OPERACIÓN * Establecer mecanismo de identificación para la actualización en normatividad legal aplicable. * Determinar actividades de control y alertas sobre vencimientos y cumplimiento de requisitos legales aplicables.</p>	<ul style="list-style-type: none"> * Conciliar con la autoridad competente. * Pago de sanción o multa a las que haya lugar. * Investigar causas de incumplimiento y tomar acciones correctivas y preventivas.
		<p>OPERACIÓN * Mantener sistema de seguridad física (CCTV, alarmas, vigilancia humana y canina, controles de acceso electrónico y protocolos de control de acceso). * Llevar registros de acceso y movimiento de la carga en el terminal. * Mantener plan de gestión de riesgos de la terminal.</p>	<ul style="list-style-type: none"> * Avisar al cliente y a las autoridades. * Activar pólizas de seguros. * Investigar siniestro. * Tomar acciones correctivas. 	



<p>EXPORTACIÓN - IMPORTACIÓN</p>	<p>Terminal Portuario - Aerolínea : Actor responsable de recibir la carga, almacenarla mientras se realizan los tramites de aduana, antinarcóticos, ica, invima para posterior cargue o descargue.</p>	<p>Contaminación de unidades de carga o carga suelta.</p>	<p>OPERACIÓN</p> <ul style="list-style-type: none"> * Inspeccionar los vehículos previo al ingreso y salida de la terminal. * Hacer controles de peso de unidades de carga y vehículos de ingreso y salida. * Mantener trazabilidad completa sobre movimientos de contenedores, vehículos, equipos y carga desde el ingreso hasta su embarque. * Hacer estudio de seguridad a los procesos operativos de clientes y proveedores. * Inspeccionar aleatoriamente contenedores, equipos y vehículos movilizados dentro de la terminal. * Establecer normas de seguridad para los usuarios de las instalaciones. * Generar alianzas estratégicas con las autoridades. * Mantener sistema de seguridad física (CCTV, alarmas, vigilancia humana y canina, controles de acceso electrónico, escáner para la carga y protocolos de control para el acceso) 	<ul style="list-style-type: none"> * Aislar la unidad de carga o la carga contaminada. * Establecer protocolo de comunicación para este tipo de eventos. * Activar el plan de crisis ante la materialización del riesgo. * Reportar a las autoridades competentes y acatar disposiciones dadas por las mismas. * Levantar evidencia de trazabilidad para soportar ante autoridades de investigación. * Definir responsable para informar y aclarar a los medios de comunicación y asociados de negocio.
---	---	---	--	---

<p>EXPORTACIÓN - IMPORTACIÓN</p>	<p>Terminal Portuario - Aerolínea : Actor responsable de recibir la carga, almacenarla mientras se realizan los tramites de aduana, antinarcóticos, ica, invima para posterior cargue o descargue.</p>	<p>Contaminación de la zona de cargue (Pampacargue Muelle)</p>	<p>OPERACIÓN</p> <ul style="list-style-type: none"> * Inspecciones de seguridad aleatorias al perímetro de la zona de cargue. * Sistema de CCTV monitoreado en zona de cargue. * Vigilancia y seguridad fija y móvil en rampa. * Área con acceso restringido. * Inspecciones de seguridad a equipos utilizados para el cargue. 	<ul style="list-style-type: none"> * Mantener plan de gestión de riesgos de la terminal. * Mantener programas y herramientas confidenciales de reporte de operaciones sospechosas para empleados. * Manejar locker de empleados con control de acceso restringido y aislado de la zona de carga. * Tener programa de sensibilización a partes interesadas sobre amenazas, riesgos y el impacto causado por casos de contaminación de carga y la importancia de su rol en control y mitigación. 	<ul style="list-style-type: none"> * Aislar la unidad de carga o la carga contaminada. * Establecer protocolo de comunicación para este tipo de eventos. * Activar el plan de crisis ante la materialización del riesgo. * Reportar a las autoridades competentes y acatar disposiciones dadas por las mismas. * Levantar evidencia de trazabilidad para soportar ante autoridades de investigación. * Definir responsable para informar y aclarar a los medios de comunicación y asociados de negocio.
---	---	--	--	--	---



<p>EXPORTACIÓN - IMPORTACIÓN</p>	<p>Terminal Portuario - Aerolínea : Actor responsable de recibir la carga, almacenarla mientras se realizan los tramites de aduana, antinarcoticos, ica, invima para posterior cargue o descargue.</p>	<p>Pérdida o falsificación de documentos soportes de la operación.</p>	<p>OPERACIÓN</p> <ul style="list-style-type: none"> * Tener control de firmas y sellos autorizados. * Definir políticas de seguridad de la información. * Determinar políticas de confidencialidad con empleados * Establecer medidas de seguridad para el control y préstamo sobre el archivo. <p>OPERACIÓN</p> <ul style="list-style-type: none"> * Inspecciones de seguridad a equipos utilizados para el cargue y descargue. * Asignación de personal con estudio de seguridad para áreas críticas. * Mantener sistema de seguridad física (CCTV, alarmas, vigilancia humana y canina, controles de acceso electrónico, escáner para la carga y protocolos de control de acceso) * Mantener programa y herramientas confidenciales de reporte de operaciones sospechosas para empleados. 	<ul style="list-style-type: none"> * Denunciar ante las autoridades aduaneras y policías sobre pérdida o extravío de documentos. * Iniciar el proceso de investigación. * Solicitar apoyo jurídico para definir plan de acción ante potenciales operaciones ficticias en nombre de la terminal o del cliente. <ul style="list-style-type: none"> * Despliegue de plan de evacuación de personal. * Apoyo a autoridades para atención de caso. * Aplicación de plan de continuidad de negocio para recuperación de la operación y mitigación de impactos causados a la empresa.
---	---	--	--	--

		Incumplimiento de requisitos legales.	<p>OPERACIÓN DE ZONA FRANCA</p> <ul style="list-style-type: none"> * Tener un reglamento de copropiedad que de los parámetros a los usuarios aceptados. * Plan maestro de desarrollo general de la zona franca. 	<ul style="list-style-type: none"> * Activar procedimiento de reporte de actividades sospechosas. * Informar a las autoridades cualquier actividad que no cumpla los parámetros normales. * Iniciar proceso de investigación interna.
<p>EXPORTACIÓN - IMPORTACIÓN</p>	<p>Operador Portuario - Aerolínea : Actor responsable de los movimientos de la carga dentro de los terminales portuarios y aéreas para trámites de inspecciones aduanales.</p>	Incumplimiento de normatividad legal.	<p>OPERACIÓN</p> <ul style="list-style-type: none"> * Establecer mecanismos de identificación para la actualización en normatividad legal aplicable. * Diseñar actividades de control y alertas sobre vencimientos y cumplimiento de requisitos legales aplicables. 	<ul style="list-style-type: none"> * Solicitar apoyo jurídico para atender potencial sanción o multa. * Conciliación con autoridad competente. * Pago de sanción o multa. * Investigar causas de incumplimiento y tomar acciones correctivas y preventivas.
	Contaminación de equipos o unidad de carga.	<p>OPERACIÓN</p> <ul style="list-style-type: none"> * Mantener trazabilidad completa sobre movimientos de unidad de carga y equipos. * Hacer estudio de seguridad a los procesos operativos de clientes y proveedores. * Hacer inspección obligada a equipos y a maquinaria previo al ingreso a la terminal portuaria. * Mantener acuerdo de seguridad con la terminal portuaria. 	<ul style="list-style-type: none"> * Aislar la unidad de carga o la carga contaminada. * Establecer un protocolo de comunicación para este tipo de eventos incluyendo el informe a las autoridades competentes. * Levantar evidencias de trazabilidad para soportar ante las autoridades de investigación. * Definir responsable para informar y aclarar a los medios de comunicación y asociados de negocio. 	



EXPORTACIÓN - IMPORTACIÓN	
<p>Naviera : Actor responsable del tránsito marítimo hasta el puerto de destino o desde el puerto de origen.</p> <p>Aerolínea : Actor responsable del tránsito aéreo hasta el aeropuerto de origen o aeropuerto de destino.</p>	<p>Contaminación de la unidad de carga.</p> <p>Contaminación de equipos o unidad de carga.</p>
<p>RECEPCIÓN DE LA CARGA EN ORIGEN O DESTINO</p> <ul style="list-style-type: none"> * Implementar medidas de seguridad en las instalaciones y protocolos de control de acceso. * Verificar la carga utilizando escáner, inspecciones, cámaras y otros dispositivos. * Exigir el acompañamiento por parte de la empresa en la entrega o recepción de la carga . * Implementar controles y registros de trazabilidad en cada etapa de la operación. * Verificar la documentación legal e interna de la compañía. 	<p>OPERACIÓN</p> <ul style="list-style-type: none"> * Mantener trazabilidad completa sobre movimientos de unidad de carga y equipos. * Hacer estudio de seguridad a los procesos operativos de clientes y proveedores. * Hacer inspección obligada a equipos y a maquinaria previo al ingreso a la terminal portuaria. * Mantener acuerdo de seguridad con la terminal portuaria.
<ul style="list-style-type: none"> * Solicitar apoyo jurídico para atender potencial sanción o multa. * Conciliación con autoridad competente. * Pago de sanción o multa. * Investigar causas de incumplimiento y tomar acciones correctivas y preventivas. 	<ul style="list-style-type: none"> * Aislar la unidad de carga o la carga contaminada. * Establecer un protocolo de comunicación para este tipo de eventos incluyendo el informe a las autoridades competentes. * Levantar evidencias de trazabilidad para soportar ante las autoridades de investigación. * Definir responsable para informar y aclarar a los medios de comunicación y asociados de negocio.

<p align="center">EXPORTACIÓN - IMPORTACIÓN</p>	<p>Naviera : Actor responsable del tránsito marítimo hasta el puerto de destino o desde el puerto de origen.</p> <p>Aerolínea : Actor responsable del tránsito aéreo hasta el aeropuerto de origen o aeropuerto de destino.</p>	<p>Piratería marítima -saqueo</p> <p>Acto terrorista.</p>	<p>TRÁNSITO MARITIMO DE LA CARGA * Implementar estudio de seguridad al personal crítico * Cumplir los requisitos legales en materia de seguridad y comercio exterior</p> <p>TRÁNSITO MARITIMO DE LA CARGA * Asegurar la carga con pólizas de seguros. * Hacer seguimiento y monitoreo de los buques.</p> <p>OPERACIÓN * Estudio de seguridad a asociados de negocio (Agentes de carga internacional, operadores, servicio de seguridad privada, servicio en tierra, etc.), y personal operativo. * Revisión y escolta de personal, equipaje y carga. * Sistema de escaner. * Inspección, vigilancia y control humano y canino en puntos críticos. * Sistema de CCTV monitoreado las 24 horas. * Control de acceso a la nave. * Programa de reporte de operaciones sospechosas.</p>	<p>* Reportar a las autoridades internacionales. * Activar pólizas de seguro.</p> <p>* Reportar a las autoridades competentes. * Apoyo a las autoridades en la investigación del caso. * Gestión de aseguradoras. * Definir canal y responsable para comunicaciones externas sobre el evento.</p>
--	---	---	---	---



RIESGOS TRANSVERSALES - CADENA DE SUMINISTROS (EXPORTACIÓN - IMPORTACIÓN)

RIESGOS	ACTORES	CONTROLES
<p>Lavado de activos y financiación de terrorismo.</p>	<p>GESTIÓN CLIENTES Y PROVEEDORES</p> <ul style="list-style-type: none"> * Estudio de seguridad clientes: Verificación de antecedentes, análisis financiero, verificación de base de datos de la empresa, socios , accionistas y patrimonio financiero. * Definir perfiles de riesgo de clientes y proveedores para clasificarlos. * Controles de seguridad de la información para proteger su confidencialidad, integridad y disponibilidad de conformidad con lo establecido en la Ley 1581 de 2012 y lo reglamento en el Decreto 1377 de 2013. 	<ul style="list-style-type: none"> * Reportar información del cliente involucrado a la UJAF. * Cortar relaciones comerciales con cliente o proveedor involucrado. * Definir responsables para informar y aclarar a medios de comunicación y asociados de negocio.
<p>Infiltración/Penetración personal crítico.</p>	<p>OPERACIÓN</p> <ul style="list-style-type: none"> * Hacer estudio de seguridad inicial. (Verificar antecedentes, referencias, información, visita domiciliaria, etc) Y periódico para personal ubicado en áreas críticas. * Planes de motivación y fidelización. * Firmar clausula de confidencialidad en el manejo de información con el personal crítico. * Establecer código de ética y acuerdos de confidencialidad con los empleados. 	<ul style="list-style-type: none"> * Generar proceso disciplinario. * Proteger información manejada y apartar del proceso a la persona involucrada. * Dar parte a las autoridades judiciales.

	<ul style="list-style-type: none"> * Buscar alianzas estratégicas o convenios con instituciones educativas y empresas de reclutamiento reconocidas para solicitar hojas de vida. * Generar controles y evaluación de desempeño durante el período de prueba y con frecuencia no superior a un año. 	
<p>Pérdida, hurto de información o falsificación de documentos.</p>	<p>GESTIÓN DOCUMENTAL</p> <ul style="list-style-type: none"> * Tener control de firmas y sellos autorizados. * Definir políticas de seguridad de la información. * Definir políticas de confidencialidad con los empleados. * Establecer controles de seguridad sobre el archivo y el préstamo de documentos * Firmar acuerdo de seguridad con proveedores de servicio de correspondencia. * Establecer protocolo para el reporte de actividades sospechosas. 	<ul style="list-style-type: none"> * Denunciar ante las autoridades aduaneras y policiales la pérdida o extravío de los documentos. * Iniciar el proceso de investigación. * Activar plan de continuidad de negocio en TI.
<p>Pérdida de confidencialidad de la información.</p>	<p>GESTIÓN DOCUMENTAL</p> <ul style="list-style-type: none"> * Manejo de contraseñas de seguridad personales para acceso al sistema. * Definir políticas de confidencialidad con los empleados. * Establecer controles de seguridad sobre el archivo y el préstamo de documentos. 	<ul style="list-style-type: none"> * Denunciar ante las autoridades aduaneras y policiales la pérdida o extravío de los documentos. * Iniciar el proceso de investigación. * Activar plan de continuidad de negocio en TI.





Policía Nacional





CAPÍTULO 4

DELITOS QUE AMENAZAN LA CONTINUIDAD DE LOS NEGOCIOS

Contexto criminal



Delitos informáticos

Generalidades

La informática es una de las áreas del conocimiento que ha evolucionado con el avance de la ciencia y la tecnología en el ámbito mundial. El internet ha llegado a convertirse en una herramienta casi indispensable para el desarrollo de la mayoría de actividades diarias ejecutadas por el hombre a nivel personal, académico, laboral y social.





Es así como la tecnología ha traído consigo ventajas que se han convertido en un instrumento aprovechado por los ciberdelincuentes para llegar a cometer toda clase de delitos por medios informáticos, los cuales hacen referencia a todas aquellas actividades criminales enmarcadas en figuras como el hurto, ciberespionaje, fraudes, falsificaciones, estafas, ciber sabotajes, ciberterrorismo, amenazas persistentes avanzadas, pornografía infantil, spear phishing, matoneo, fuga de información, obstaculización ilegítimas, transferencias no consentidas, denegación de servicio, sabotaje de servicios, operaciones de información, entre otras.

En los últimos años, han surgido múltiples amenazas en contra de la infraestructura interconectada. Esta es altamente vulnerable y si se atenta contra ella, puede llegar a paralizar completamente un país. Las amenazas cibernéticas tienen una connotación sustancialmente diferente a la de otras amenazas a la seguridad nacional; dado que éstas pueden tener diferentes objetivos (pueden ser realizadas por diferentes tipos de actores (crimen organizado, terroristas o Estados), su costo es mínimo y su trazabilidad es sumamente difícil (CCP DIJIN).

Marco Legal

- La Ley 1273 del 5 de enero de 2009: trata sobre la protección de la información y de los datos. De esta manera, en Colombia se busca preservar integralmente los sistemas que utilicen las tecnologías de la información y las comunicaciones, entre otras disposiciones.
- Artículo 269A: Acceso abusivo a un sistema informático.
- Artículo 269B: Obstaculización ilegítima de sistema informático.
- Artículo 269C: Interceptación de datos informáticos.
- Artículo 269D: Daño Informático.
- Artículo 269E: Uso de software malicioso.
- Artículo 269F: Violación de datos personales.
- Artículo 269G: Suplantación de sitios web para capturar datos personales.
- Artículo 269H: Circunstancias de agravación punitiva.
- Artículo 269I: Hurto por medios informáticos y semejantes.
- Artículo 269J: Transferencia no consentida de activos.

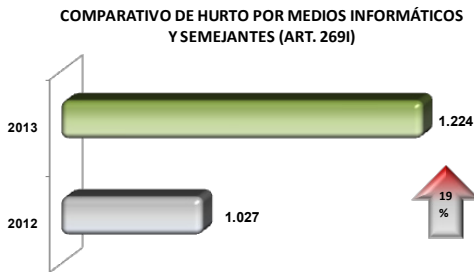
Cadena criminal

Las diferentes modalidades delictivas que abarca el delito informático se conocen como la utilización de medios electrónicos para vulnerar sistemas de información, con el propósito de acceder a servicios privilegiados de usuarios que utilizan la tecnología para obtener información personal, empresarial y confidencial para beneficios propios con una orientación política, social y/o económica.

CADENA DELICTIVA



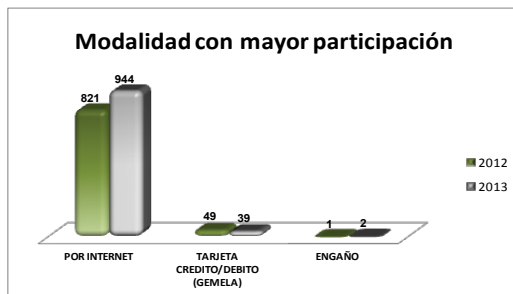
Análisis estadístico



(Período comparativo del 1 de enero al 30 de junio en los años 2012-2013)

El 2013 registró 1.224 hechos, mientras el 2012 reportó 1.027, lo que representó un incremento del 19% (197 casos).

Fuente: Período comparativo del 1 de enero de 2012 al 30 de junio de 2013.

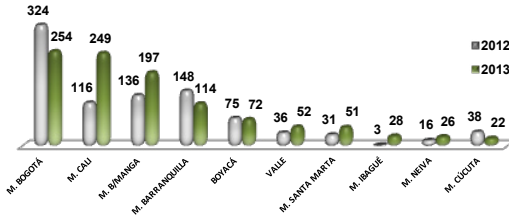


El hurto vía internet tiene la mayor participación con un 77% (944 casos), seguido del gomeleo de tarjeta de crédito o débito con el 3% (9 hechos).

Fuente: Período comparativo del 01 de enero de 2012 al 30 de junio de 2013.



Unidades policiales con mayor participación



La Metropolitana de Bogotá con un 21% (254 casos) fue la de mayor participación en el 2013, seguido de la Metropolitana de Cali con un 20% (249), la Metropolitana de Bucaramanga con un 16% (197) y la Metropolitana de Barranquilla con un 9% (14).

Fuente: Período comparativo del 01 de enero de 2012 al 30 de junio de 2013.

Hurto de mercancías al transporte terrestre de carga

Generalidades

El Estado ofrece a la comunidad internacional una ventaja comparativa, en lo que hace referencia a las consultas de diferentes variables estadísticas, entre ellas las que atañen a la criminalidad del país, las cuales son registradas, procesadas y suministradas por la Policía Nacional.

Son pocos los países en el mundo que cuentan con registros de criminalidad con amplia cobertura y detallada discriminación por autores, víctimas, frecuencias, referencias geográficas, tiempos de cometido el hecho, entre otras variables.

La comisión de los hechos frente a la conducta delictiva tipificada como hurto, ha conllevado a que las empresas de transporte sean las más afectadas, la cual va ligada a aspectos relacionados principalmente con lo económico, social, político y cultural, entre los de mayor incidencia que contribuyen directa o indirectamente en la frecuencia del ilícito.

Sinopsis

Frente a la problemática social que se vive en el país, la Policía Nacional en conjunto con las empresas transportadoras y los grandes comerciantes ha implementado diferentes estrategias para luchar de manera conjunta contra este delito, entre otras, en el 2000, la integración del Frente de Seguridad Empresarial.

Es así como se han estructurado estrategias focalizadas como la presencia de la Fuerza Pública en las vías y la recuperación de la confianza de los viajeros, la reducción de los índices estadísticos de este flagelo delictivo, la generación de una cultura vial a través de acciones de prevención y atención; y el proyecto de conseguir una seguridad multimodal que vincule todos los sistemas de transporte nacionales, con el objetivo de enfrentar las organizaciones criminales dedicadas a este delito.

Por otro lado, el uso de la tecnología es fundamental en el fortalecimiento de las estrategias internas de las empresas; se recomienda alinear estas de herramientas tecnológicas para monitorear de forma permanente los puntos críticos de infraestructura y de orden público desde una sala de control, con el fin de activar la reacción inmediata con el Frente de Seguridad Empresarial, con el fin de mitigar estos eventos.

Comportamiento del hurto de mercancías a nivel nacional

Actualmente, el hurto de mercancías ha evolucionado en las urbes principales, tales como: Bogotá, Cali y Medellín que han sido el epicentro debido al mayor flujo de automotores, aunado a ello, la malla vial de la ciudad les posibilita ocultar rápidamente el bien hurtado, así como contar con varias vías de acceso y/o escape; lo que no sucede en las carreteras nacionales, que tienen tramos largos y sin variantes.

Focos de atención - modalidades

Auto hurto

El conductor en complicidad con los delincuentes se apodera de la carga, simulando haber sido víctimas de un atraco.

Gemeleo

Actividad mediante la cual es acondicionado un vehículo con características similares a otro (número de placas, color, marca, modelo, entre otros.). Con el fin de que éste suplante en el momento en que se va a cargar la mercancía, para inmediatamente retirarla del lugar y hurtarla.

Saqueo de contenedores

Actividad en que los delincuentes abren los contenedores por las bisagras, cortando los tornillos, de tal manera que se puedan remplazar



sin que el conductor o propietario lo note, ya que el sello de seguridad nunca es violentado, y así descargan parcial o totalmente la mercancía a otro vehículo.

Suplantación de autoridad

El vehículo es detenido por parte de delincuentes que portan prendas de uso privativo de la Fuerza Pública o las Fuerzas Militares, quienes simulan verificar documentación de los ocupantes del vehículo para luego intimidarlos y reducirlos, y proceder a hurtar la mercancía.

Suplantación de identidad

La suplantación de identidad (phishing) es un tipo de engaño diseñado con la finalidad de hurtar sus datos personales y/o documentos, los cuales son utilizados para el apoderamiento ilegal.

Hurto mediante correo electrónico

Se trata de una modalidad criminal que tiene como modus operandi la suplantación de grandes empresas comerciales, donde solicitan a través de un pedido, enviado por correo electrónico, toda la documentación como: cámara y comercio, disponibilidad presupuestal y órdenes de compra, con logotipos y firmas similares a las utilizadas en sus documentos por la Agencia Logística de las Fuerzas Militares o por la empresa que fuese suplantada, facilidad mediante correo electrónico.

Comportamiento histórico. (Período del 1 de enero al 31 de diciembre, comparativo años 2010-2012)



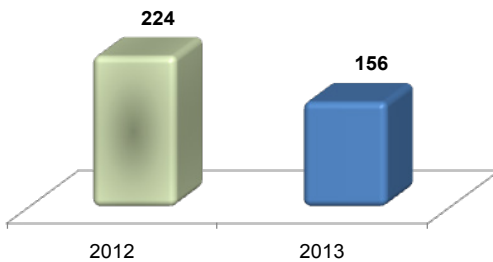
Fuente: Histórico de los tres últimos años al hurto de mercancías. Comparativo del 1 de enero al 31 de diciembre años 2010-2012, datos sujetos a variación.

En términos generales, el hurto de mercancía mediante la modalidad de piratería terrestre se ha reducido durante el período 2000-2010, lo que constituye un aspecto positivo para el país, si se tiene en cuenta que en Colombia el 85% de las mercancías se transportan por vía terrestre.

El 2010, se ubica con menor número de casos registrados en los últimos 10 años. El comportamiento descendente del hurto de mercancías en la modalidad de “piratería terrestre”, ha sido posible por la correcta aplicación de las políticas de seguridad en las empresas comercializadoras y transportadoras, así como la coordinación y actividad operativa de la Policía Nacional.

Comportamiento Estadístico delincriminal. (Período del 1 de enero al 30 de junio, comparativo años 2012-2013)

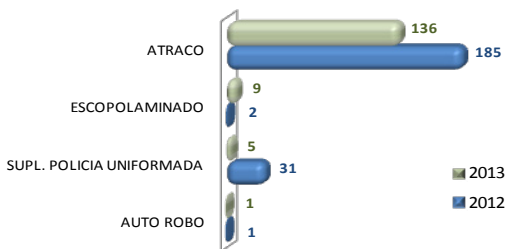
Hurto mercancías



En lo corrido del 2013 (156 casos) se evidencia una reducción del 30% (68 menos), frente al 2012 (224).

Fuente:  Hurto mercancías comparativo 1 de enero al 30 de junio años 2012-2013, datos sujetos a variación.

Modalidades

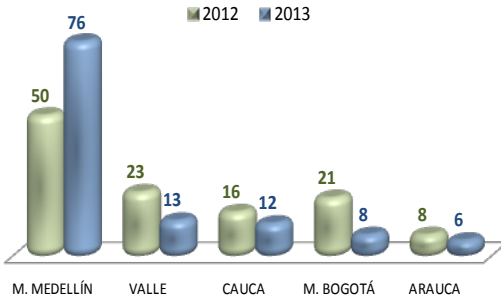


En el 2013 se han registrado 156 *hurtos a mercancías*, la mayor participación se llevó a cabo a través del atraco con un **86%** (136), seguido de escopolaminado con un **6%** (9).

Fuente:  Hurto por modalidades comparativo 1 de enero al 30 de junio años 2012-2013, datos sujetos a variación.



Top 5 unidades de mayor participación



Las cinco unidades policiales de mayor participación en lo corrido del 2013 fueron: Metropolitana de Medellín con un 49% (76 casos), seguida del departamento del Valle con un 8% (13), Cauca con un 8% (12), Metropolitana Bogotá con un 5% (8) y Arauca con un 4% (6).

Fuente: Unidades de mayor participación comparativo I de enero al 30 de junio años 2012-2013, datos sujetos a variación.

Clase o sitio



En un 63% (98 hurtos) el hurto se efectuó en vías públicas, seguido de carretera con un 21% (33) y rodando sobre la vía con un 6% (9).

Fuente: Clase o sitio de mayor vulnerabilidad comparativo I de enero al 30 de junio años 2012-2013, datos sujetos a variación.

Indicadores fraude en el ramo de transporte de mercancías

El instituto Nacional de Investigación y prevención contra el fraude (INIF), en pro de su lucha contra el fraude, ha logrado identificar indicadores en el ramo de transporte que ayudan a mitigar los riesgos asociados a la cadena de suministro. En este sentido, es importante analizar los siguientes aspectos para optimizar los sistemas de seguridad, logrando así estrategias básicas para la prevención del hurto de mercancías e identificación de fraude.

- Estadía de la carga en un parqueadero que no reúne las características de seguridad adecuadas.
- Cambio del cabezote y del conductor sin autorización del asegurado transportador.

- Reportar varadas por fallas mecánicas al poco tiempo de iniciar el recorrido o en las afueras de la ciudad de destino. De igual forma, cuando se reportan averías durante el trayecto con el fin de obtener tiempo para consumar el delito y retardar el aviso de dicho siniestro a las autoridades.
- El camión y el conductor eran un tercero con una débil vinculación con el transportador, siendo este un empresario con débil capacidad económica industrial.
- El vehículo viajaba sin escoltas a pesar de estar en las garantías, demostrando la deficiencia en la presentación de este servicio cuando nos referimos a carga crítica.
- Antes de instaurar la denuncia, el conductor no se reporta, ni contesta el celular.
- En la denuncia, el conductor aporta pocos detalles sobre la ocurrencia de los hechos y la identidad del automotor, que generalmente no está asegurado. En ampliaciones o declaraciones aumenta su versión, en ocasiones la cambia y se niega a responder preguntas que aclaren situaciones dudosas.
- Para evadir la responsabilidad ante autoridades y que sean interrogados envían la denuncia con apoderado o la radican en la oficina de asignaciones de la fiscalía.
- El asegurado argumenta la “desaparición “del conductor después de ocurrido el siniestro, o dice, que se “desapareció” con la carga y el vehículo.
- La denuncia se instaura días después de ocurrido el siniestro en otra población, especialmente en inspecciones de Policía, y no ante autoridades de Policía Judicial. Generalmente, se hace difícil la confirmación de la denuncia ya que no hay posibilidad de comunicación con las autoridades en estas poblaciones lejanas, y por ende, no hay conocimiento por parte de la fiscalía, a pesar, que hoy en día se cuenta con un sistema penal oral acusatorio (SPOA) que busca estratégicamente centralizar la información de las denuncias y confidencialidad de la información a nivel nacional.
- El siniestro por accidente de tránsito y saqueo no deja huellas de mercancías deterioradas o regadas en los alrededores del lugar donde presuntamente acaeció el evento.





- El siniestro por accidente de tránsito no deja huella de las frenadas o daños en zonas adyacentes que indiquen la real ocurrencia del hecho.
- En accidente de tránsito, las autoridades que asisten no certifican la ocurrencia del saqueo o presencia de la mercancía.
- El conductor relata que viajaba en caravana con un conocido o familiar y que este es testigo de lo ocurrido.
- El asegurado y el conductor manifiestan que la mercancía a granel se transportaba en un vehículo tipo camión, cuando se requiere un container o tanque, de acuerdo con el producto.
- En accidente de tránsito no se involucra otro vehículo, y si lo involucran, asegurado y conductor, no saben la placa o características para ubicarlo.
- La ausencia de documentos que acreditan la idoneidad del conductor (ARP(riesgo), licencia de conducción con categoría 6, carta de la empresa transportadora indicando que viene en representación de ésta, autorización de la sociedad portuaria para ingreso), por lo tanto, no se les permite el ingreso a falta de alguno de éstos , y en su remplazo contratan a conductores que están en el sector y cumplen estos requisitos, constituyéndose así en un mayor riesgo, ya que conocen la carga y pueden llegar a ser los responsables de su pérdida o los factores de la misma.
- Las fechas de emisión de la remesa terrestre y el manifiesto de carga no corresponden con la fecha de ocurrencia del siniestro y de la factura comercial.
- Diferencia entre lo declarado a la DIAN y el valor contenido en la factura comercial.
- El asegurado terceriza todos los procesos desde la contratación del transportador hasta la persona que realiza la entrega de la mercancía.
- Reporte de extorsiones en zonas del país donde esto no sea frecuente o nunca suceda.
- Realizar transbordo de mercancías antes de llegar a su destino final, sin previa autorización y verificación por el dueño de la mercancía.

Estafa

Generalidades

La estafa es una conducta criminal definida como “la apropiación de los bienes patrimoniales de una persona mediante la utilización de maniobras engañosas de una actividad legal o comercio lícito” (Pizzicaro,S.A.).

Marco legal

Artículo 246. Estafa: el que obtenga provecho ilícito para sí o para un tercero, con perjuicio ajeno, induciendo o manteniendo a otro en error por medio de artificios o engaños, incurrirá en prisión de dos (2) a ocho (8) años y multa de cincuenta (50) a mil (1.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes. Penas aumentadas por el artículo 14 de la Ley 890 de 2004, a partir del 1 de enero de 2005.

En la misma pena, incurrirá el que en lotería, rifa o juego, obtenga provecho para sí o para otros, valiéndose de cualquier medio fraudulento para asegurar un determinado resultado.

La pena será de prisión de dieciséis (16) a treinta y seis (36) meses y multa hasta de quince (15) salarios mínimos legales mensuales vigentes, cuando la cuantía no exceda de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Artículo 247: circunstancias de agravación punitiva.

Modalidades



La conducta punible se encuentra con el engaño, dado que se falta a la verdad en lo que se dice, se hace, se cree o se piensa, y así mismo, se da apariencia de veracidad o se provoca a que alguien lo crea. La ingenuidad de las víctimas es el principal aliado de los delincuentes.



Entre las modalidades más comunes están las llamadas y mensajes millonarios, los cheques sin fondos, suplantación de identidad o phishing², cobro de cheques hurtados o falsos, compra y venta ficticia de vehículos e inmuebles (el delincuente vende un bien que no le pertenece).

Caracterización

Llamada millonaria

El estafador realiza una llamada a la residencia u oficina de una víctima previamente seleccionada, haciéndose pasar por funcionario de un Banco o empresa de servicios públicos y simulando una encuesta, o manifestándole que se han ganado alguna rifa o premio obtiene sus datos personales.

Con ésta información, el delincuente contacta a un familiar o la empleada del servicio, haciéndose pasar por Abogado o Fiscal, argumentando que su pariente o empleador (según el caso) está requerido por una autoridad judicial y necesita que le envíe dinero urgente con él para evitar su captura.

Bienes y propiedades a bajos precios

Valiéndose de documentos falsos el delincuente suplanta al propietario de un bien inmueble para venderlo u ofrecerlo en alquiler a precios llamativos para la víctima. Posteriormente, se realiza un acuerdo de pago, y al recibir el dinero pactado, el delincuente desaparece sin dejar rastro.

El cambiazo

Cuando una persona incauta va a cancelar un bien o servicio con un billete de alta denominación, el delincuente le indica que no tiene cambio y en un descuido hace el cambio del billete que entregó por uno falso, obviamente al tratar de canjear ese billete por menor denominación le van a indicar que el billete es falso pidiéndole un remplazo, quedándose él con el billete original.

Paquete Chileno

Delincuentes dejan caer en la calle, cerca de la víctima, un paquete que parece contener un fajo de billetes, pero que en realidad es un atado de

² www.microsoft.com/business/es-es/Content/Paginas.

recortes de papel periódico; llama a la víctima y pregunta que si es de él y le propone repartírselo discretamente. Si éste accede, le dice que no hay necesidad de contabilizar el dinero, que le dé lo que tenga en la billetera, lo que acabó de retirar del banco o incluso las joyas que lleve puestas, y a cambio, él le entrega todo el paquete.

Fachada de concesionario de vehículos

Los delincuentes crean una empresa legalmente, ofertan vehículos con precios por debajo de lo normal en el mercado, publican avisos en los medios de comunicación para captar la atención; las víctimas son atendidas por un vendedor que les habla de garantías y les pide una cuota inicial.

Les explican cómo será la forma de pago y les aseguran que el auto será entregado en un determinado período, todo ello está consignado en un contrato con cláusulas engañosas; los mismos vehículos son vendidos a todas las víctimas que se presenten; cuando culmina el tiempo previsto el carro no es entregado y acuden a reclamar, los pasean, les dicen que falta la placa, el pago en Aduanas, etc.

Si el cliente pide su dinero, entonces le recriminan con la cláusula que dice que la empresa se queda con un porcentaje por resolución de contrato y finalmente desaparecen de un día para otro.

Cadena criminal

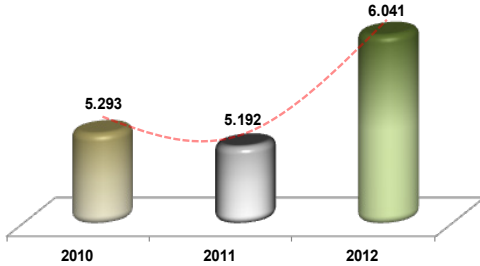


El fenómeno inicia con la identificación de la víctima por parte del delincuente, quien la elige aprovechándose de su ingenuidad. Posteriormente gana su confianza y la engaña a través de las modalidades anteriormente expuestas, y finalmente se obtiene el beneficio económico que es el principal objetivo, apropiándose de un bien valor y consumando la defraudación.



Análisis estadístico criminal años 2010-2011-2012

HISTÓRICO DEL DELITO DE ESTAFA

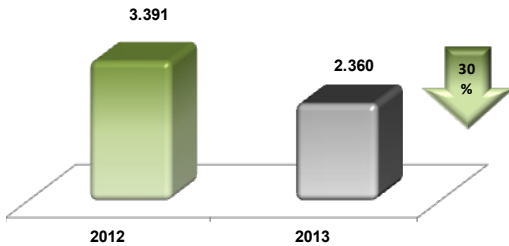


Entre los años 2010 y 2012 el delito de Estafa (Art. 246), registró un incremento del 14% (748 casos) discriminados así: 5.293 hechos registrados en el año 2010 y 6.041 en el 2012, resaltando el 2011 con la cifra más baja con 5.192 hechos.

Fuente: Período comparativo del 1 de enero al 30 de junio 2012 -2013.

Análisis estadístico comparativo 2012-2013 hasta el 30 de junio de 2013

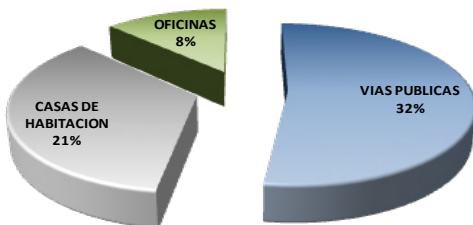
COMPARATIVO DEL DELITO DE ESTAFA



En el 2013, se registraron 2.360 hechos, mientras en el 2012 fueron 3.391 casos, lo que representó un decremento con el 30% (-1.031 casos).

Fuente: Período comparativo del 1 de enero al 30 de junio 2012 -2013.

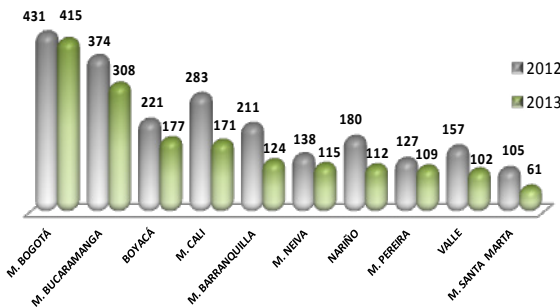
Sitios con mayor participación



Los sitios con mayor participación fueron la vía pública con el 32% (752 casos), seguido de las casas de habitación con el 21% (501) y la oficina con el 8% (183).

Fuente: Período comparativo del 1 de enero al 30 de junio 2012 -2013.

Unidades policiales mas afectadas



La unidad policial con mayor participación en el 2013 fue la Metropolitana de Bogotá, con un 18% (415 casos), la Metropolitana de Bucaramanga con un 13% (308), el departamento de Boyacá con un 8% (177) y la Metropolitana de Cali con un 7% (171).

Fuente:  Período comparativo del 1 de enero al 30 de junio 2012 -2013.

GRUPOS SINDICADO	2012	2013
DELINCUENCIA COMUN	30	15
FARC.	0	1
SIN ESTABLECER	10	6
NO REGISTRA	3.351	2.338
TOTAL	3.391	2.360

La delincuencia común es el grupo sindicado con mayor participación con el 1% (15 casos) y las FARC que registraron un 0.0004% (1 caso). Es de anotar que en el 99% (2.338 casos) no se registra grupo sindicado.

Falsificación

Generalidades

La falsificación es un acto que consiste en la creación o modificación de ciertos documentos, efectos, productos, bienes o servicios, para hacerlos parecer como verdaderos, alterar o simular la verdad, con el fin de obtener un beneficio económico de esta actividad. De igual forma, este delito es conexo a otras conductas tipificadas por el Código Penal Colombiano, que pueden agravar e incrementar las penas.

La vulneración de la propiedad intelectual está muy ligado al fenómeno de la falsificación, en este sentido, la marca, que es el nombre o el reconocimiento de una empresa por sus productos, se convierte en un





activo donde se concentra el esfuerzo de las políticas de producción y comercialización, por lo que la protección de la marca, permite a el fabricante el derecho exclusivo de vender un producto, a fin de impedir la reproducción o imitación de sus artículos.

La población colombiana busca distintas formas de ganar el sustento para sus hogares; es cuando el fenómeno delictivo de la falsificación comienza a hacer parte del entorno de las personas del común. Este delito es uno de los que se presenta con mayor regularidad, y en todos los ámbitos sociales de la población, llegando a ser visto como algo normal, y justificados en las cifras de desempleo en el país, que para el primer trimestre del año cierran con el 9.4% y un 33.7% que corresponde al subempleo o empleo subjetivo según el DANE.

Marco legal

El marco jurídico colombiano establece en el Código Penal Ley 599/00 la siguiente tipificación con relación a esta conducta punible, así:

Derechos de autor

- Artículo 270: violación a los derechos morales de autor.
- Artículo 271: violación a los derechos patrimoniales de autor y derechos conexos.
- Artículo 272: violación a los mecanismos de protección de derecho de autor y derechos conexos y otras defraudaciones.

Falsificación de moneda

- Artículo 273: falsificación de moneda nacional o extranjera.
- Artículo 274: tráfico de moneda falsificada.
- Artículo 275: tráfico, elaboración y tenencia de elementos destinados a la falsificación de moneda.
- Artículo 276: emisiones ilegales.
- Artículo 277: circulación ilegal de monedas.
- Artículo 278: valores equiparados a moneda.

Falsificación de medicamentos

- Artículo 372: corrupción de alimentos, productos médicos o material profiláctico.
- Artículo 373: imitación o simulación de alimentos, productos o sustancias.
- Artículo 374: fabricación y comercialización de sustancias nocivas para la salud.
- Artículo 374 A: enajenación ilegal de medicamentos

Falsificación de marcas y patentes

- Artículo 306: usurpación de derechos de propiedad industrial y derechos de obtentores de variedades vegetales.
- Artículo 307: uso ilegítimo de patentes.
- Artículo 308: violación de reserva industrial o comercial.

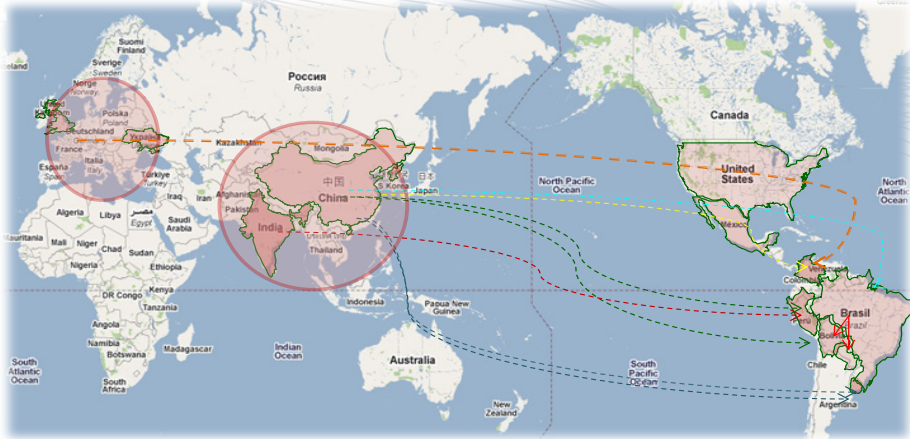
Juegos de suerte, azar y adulteración de licor

- Artículo 312: ejercicio ilícito de actividad monopolística de arbitrio rentístico.

Rutas del tráfico de medicamentos en el mundo

Muchos de los medicamentos son producidos en China, utilizan la zona a través de las rutas: Iquique en Chile, el puerto de Buenos Aires en Argentina, y Montevideo en Uruguay. Así mismo, son embarcados directamente hacia el Brasil, posteriormente por Bolivia y Paraguay hacia otros destinos.





- > **Europa - Colombia**
- > **China- Brasil–Colombia**
- > **China- Colombia**
- > **India - Perú**
- > **China- Bolivia – Paraguay**

Se ha logrado detectar que los medicamentos vencidos ingresados a Colombia son traídos desde Europa por el Pacífico.

Rutas identificadas en Colombia



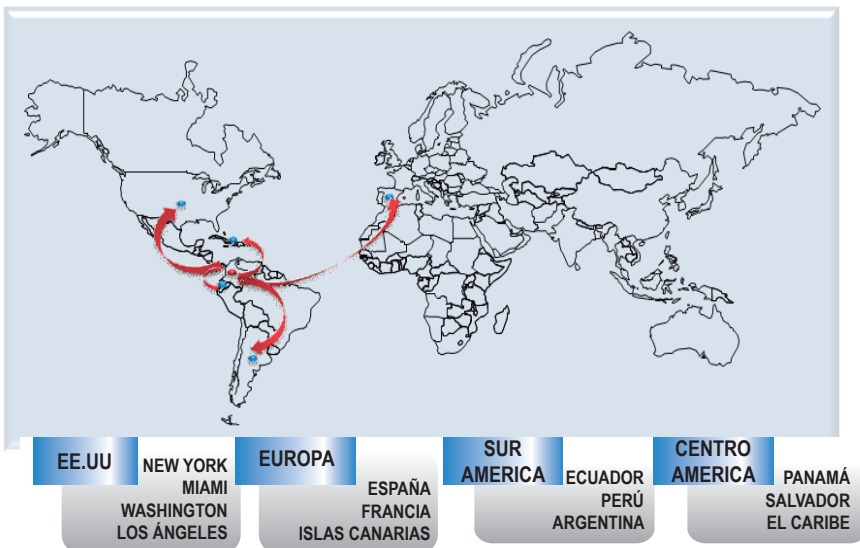
Falsificación de moneda

Los departamentos que más se agrupan en los centros de producción de moneda ilegal son: Valle del Cauca, especialmente dedicados a la falsificación del dólar, Cundinamarca y Antioquia, con énfasis en la moneda nacional.

Colombia ocupa el primer lugar en lo referente a la calidad del billete falso que se exporta, motivo por el cual el valor de un billete de cien dólares oscila en el comercio ilegal entre 20 y 30 mil pesos colombianos, y al ser puesto en el exterior alcanza un valor promedio de 25 a 30 dólares por unidad, donde a su vez es sub distribuido e ingresado al mercado del país donde se comercializa por su valor total.

Las rutas identificadas tienen como principal destino: los países con economía dolarizada, como Argentina, Ecuador, Panamá, entre otros.

Dinámica internacional del tráfico de moneda falsificada

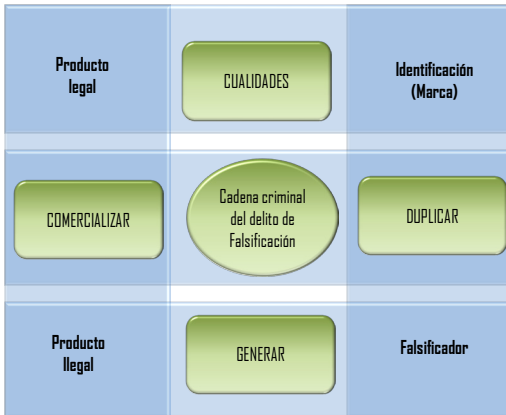


Rutas identificadas por INTERPOL para el tráfico de moneda falsificada.

Falsificación de marcas

La adulteración de marcas reconocidas nacional e internacionalmente, se convierte en uno de los atractivos principales para la falsificación de diferentes productos por parte de las organizaciones delictivas dedicadas a este flagelo, estas organizaciones se valen de estrategias para vender productos falsificados en las calles o locales comerciales de forma engañosa, una de las modalidades encontradas es ofrecer estos productos a precios de menor valor, con el fin de obtener ganancias ante la venta de los mismos, valiéndose de vendedores ambulantes, gente del común para realizar la actividad ilícita y pasar desapercibido ante las autoridades encargadas de este tipo de controles.

Cadena criminal del delito de falsificación



La génesis del fenómeno criminal se da con un producto que tiene rotación comercial en el mercado, el delincuente (falsificador) duplica las cualidades del producto con el fin de hacerlo pasar como genuino. Posteriormente, el producto ilegal es sacado al mercado para ser comercializado a un precio que llame la atención y genere rentabilidad.

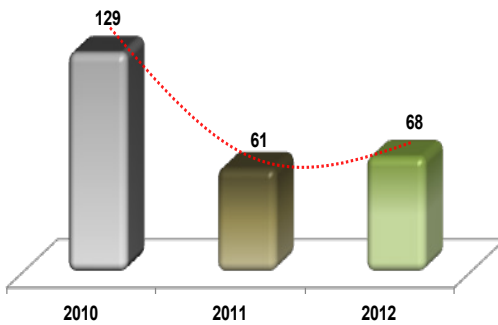
Adulteración de licor

El licor adulterado es elaborado mediante el proceso de manufactura rudimentaria (mediante alambiques) en lugares que no cuentan con mínimos niveles de higiene para su procesamiento, la manera más peligrosa, es la adulteración con alcohol metílico, industrial o de madera, por la alta mortalidad y secuelas irreversibles que dependen del tratamiento oportuno y adecuado.

La cadena criminal de este delito, refleja la intensión de las bandas criminales dedicadas a esta actividad, buscando netamente el beneficio económico, ofreciendo el licor adulterado a un precio bajo, llamando la atención del comprador y generando pérdidas económicas y un detrimento patrimonial a quien lo vende legalmente y paga impuestos sobre sus ventas.

Análisis estadístico criminal años 2010-2011-2012

HISTÓRICO DEL LOS DELITOS DE USURPACIÓN DE MARCAS Y PATENTES Y FALSEDAD MARCARIA

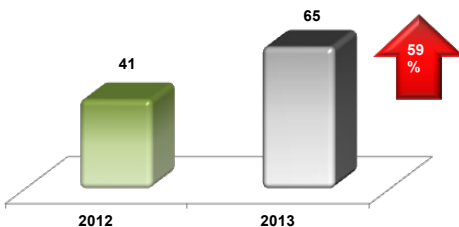


Entre los años 2010 al 2012, los delitos de usurpación de marcas y patentes (Art. 306), y falsedad marcaria (Art. 285), registró un decremento del 47% (61 casos) discriminados así, 129 registrados para el 2010 y 68 hechos para 2012, resaltando el 2011 con la cifra más baja 61 hechos.

Fuente:  Período comparativo del 1 de enero de 2012 al 30 de junio de 2013.

Análisis estadístico comparativo 2012-2013 hasta el 30 de junio de 2013

COMPARATIVO DEL DELITO DE USURPACIÓN MARCAS Y PATENTES Y FALSEDAD MARCARIA

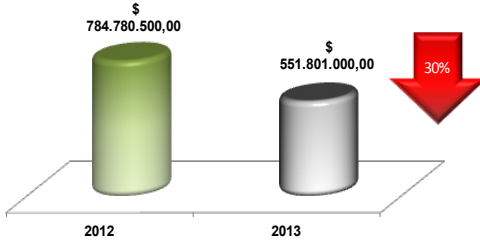


En el 2013 se registraron 65 hechos por estos delitos, mientras en el 2012 se reportaron 41 casos, lo que representó un incremento con un 59% (24 eventos).

Fuente:  Período comparativo del 1 de enero de 2012 al 30 de junio de 2013.



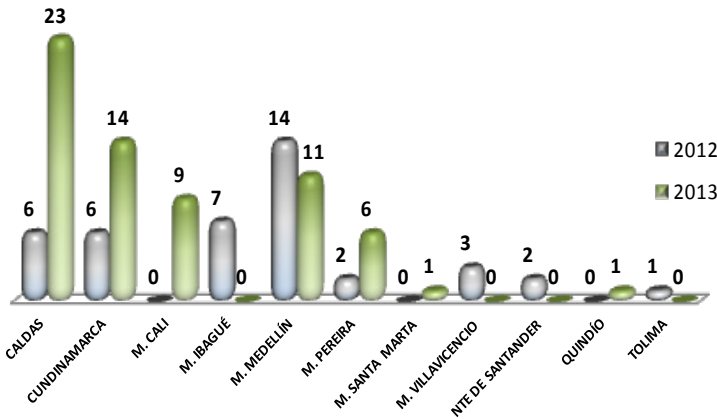
TOTAL EN PESOS INCAUTADO POR EL DELITO DE USURPACIÓN MARCAS Y PATENTES Y FALSEDAD MARCARIA



El valor en pesos de las mercancías incautadas por ambos delitos en el 2013 registró \$551.801.000, frente a \$784.780.500 en el 2012, lo que representó un decremento del 30% (\$232.979.500).

Fuente: Período comparativo del 1 de enero de 2012 al 30 de junio de 2013.

Unidades policiales con mayor participación



Fuente: Período comparativo del 1 de enero de 2012 al 30 de junio de 2013.

La unidad policial con mayor participación en el 2013 fue el departamento de Caldas con un 35% (23 casos), seguido de Cundinamarca con un 22% (14 hechos), la Metropolitana de Medellín con un 17%, (11 casos) y la Metropolitana de Cali con un 14% (9 hechos).



Los sitios con mayor participación en esta clase de delitos fueron la vía pública con el 74% (48 casos), seguido de las casas de habitación y el local comercial con el 6% (4 hechos).

Fuente:  Período comparativo del 1 de enero de 2012 al 30 de junio de 2013.

Delitos que afectan a las empresas petroleras

Generalidades

La Policía Nacional ha venido desarrollando estrategias que permitan cumplir los compromisos adquiridos, es así como se han desarrollado acciones operativas tendientes a dar resultados de alto impacto contra las organizaciones dedicadas al contrabando de hidrocarburos en Colombia.

Estrategias que permiten mostrar resultados de control y judicialización en contra del almacenamiento, comercialización, transporte y tráfico de hidrocarburos en el país.

Marco Legal

De acuerdo con el Código Penal Colombiano, se distinguen las siguientes conductas punibles:

1. Apoderamiento de hidrocarburos y sus derivados.
2. Apoderamiento o alteración de sistemas de identificación.
3. Receptación.
4. Destinación ilegal de combustibles.

Modalidades

- Apoderamiento
- Contrabando
- Destinación ilegal del combustible



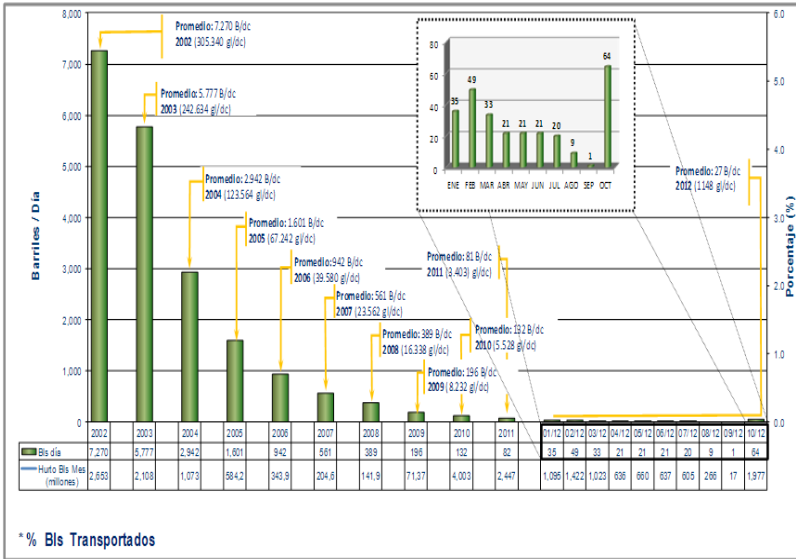
Apoderamiento, contrabando y destinación ilegal de hidrocarburos.

La apropiación y contrabando de los elementos petrolíferos es uno de los factores que más ha combatido la Dirección de Investigación Criminal e INTERPOL, alcanzando un decremento considerable año tras año.

Apoderamiento de productos refinados

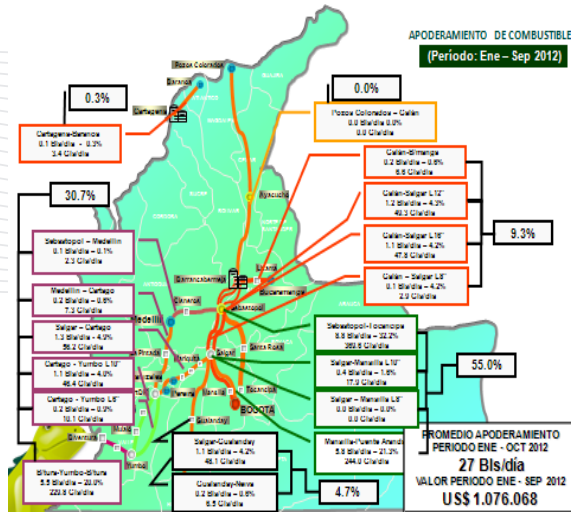
Pasó de 305.340 galones del material refinado reportados en 2002 a 1.148 durante lo corrido del 2012. Como lo evidencia la siguiente gráfica.

Volumenes de apoderamiento de refinados 2002 - 2012



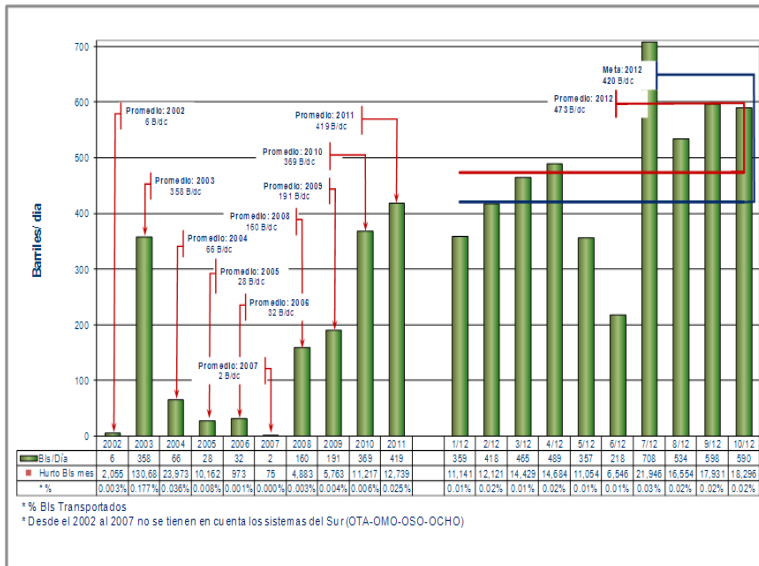
Fuente: DIJIN – GRUHI / ECOPEPETROL (2012). Reseña histórica y comportamiento del fenómeno del apoderamiento ilegal de hidrocarburos.

La región de mayor participación por el apoderamiento ilegal de combustible según ECOPEPETROL, son las que comprenden las rutas Sebastopol–Tocancipá, Salgar – Mansilla 10”, Salgar– Mansilla 8”, Mancilla – Puente Aranda que aportan el 55.0%.



Fuente: DIJIN – GRUHI / ECOPEL (2012). Reseña histórica y comportamiento del fenómeno del apoderamiento ilegal de hidrocarburos.

Apoderamiento de crudos



Fuente: DIJIN – GRUHI / ECOPEL (2012). Reseña histórica y comportamiento del fenómeno del apoderamiento ilegal de hidrocarburos.





Los grupos armados ilegales que más delinquen bajo esta modalidad en el país, son las FARC y las bandas criminales. Estas organizaciones criminales usan como medio principal para la obtención del material, la incorporación de personal nato local de las regiones afectadas, pagándoles la mano de obra a bajos costos y ellos se encargan de romper los ductos, adaptándolos artesanalmente para la extracción del mineral.

La mayoría de los residentes de las zonas afectadas consideran el apoderamiento de elementos petrolíferos, como una actividad normal y no delincuencial, toda vez que ha sido una práctica generacional dentro del contexto social en el que se desarrollan. Este flagelo en regiones limítrofes con otros países, está conexo con otros delitos como el contrabando, en el caso de norte y sur del país.

En el peor de los casos, la destinación de este recurso soporta al narcotráfico y al terrorismo, pues una vez el material crudo es sometido a un procedimiento de destilado, se obtienen por una parte precursores, químicos usados para el tratamiento de los alcaloides con los que se procesan los estupefacientes.

Por otra parte, se obtiene el combustible en sí, que es comercializado con fines de lucro para la compra de armas y demás elementos que permitan un dinamismo de los grupos narcoterroristas y organizaciones criminales.

Daños causados

Los daños más evidentes a causa de este flagelo se evidencian en el medio ambiente, siendo un derecho colectivo que cobra especial importancia a partir de la Constitución de 1991.

Cuando se presenta el hurto de hidrocarburos en zonas cercanas al mar, se producen manchas de petróleo que impiden la entrada de luz al mismo, reduciendo la fotosíntesis y el desarrollo de plantas verdes que se da en los primeros 10 metros de la superficie marina en el 80% de los casos, lo que disminuye así el aporte de oxígeno y alimento al ecosistema.

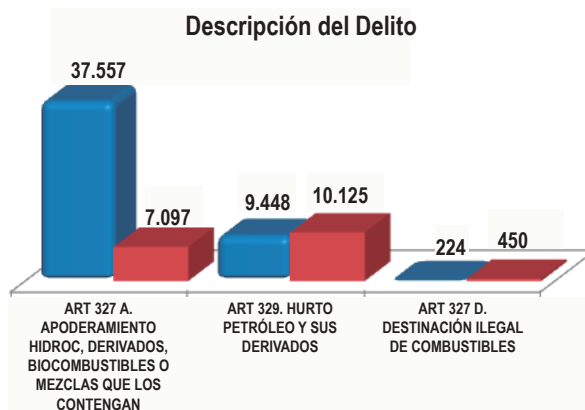
La contaminación puede producir variación en la migración de las especies y movimientos. El derrame de petróleo en aguas de ríos y mares produce deformaciones en los animales, pérdida de fertilidad y alteraciones en el comportamiento de los animales.

Así mismo, puede ocasionar incendios forestales, causando la muerte de la flora y la fauna, y desastres a los nativos de las regiones afectadas.

Pérdidas de cosechas, ganado y animales domésticos.

Hurto Hidrocarburos.

Este delito registra en lo corrido del 2013 17.672 galones hurtados, 63% menos (29.557 gal.) que los reportados en 2012 (47.229 gal.), equivalente a una reducción del 63%.



FUENTE:  Descripción del delito 01 de enero al 26 de julio años 2012- 2013.

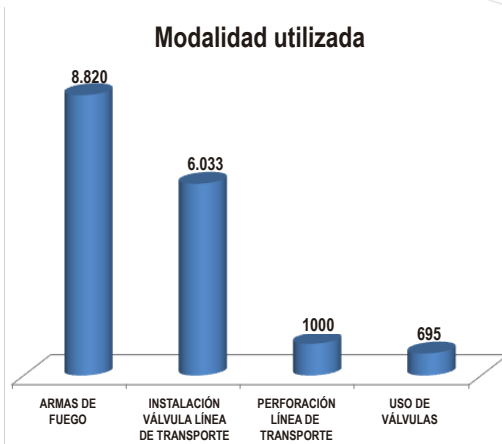
Descripción del delito

Los artículos relacionados con este delito que registraron la mayor participación en el 2013 fue:

- Art 239 (Hurto de petróleo y sus derivados) con 10.125 galones y un incremento del 7% en relación al 2012 (9.948) 677 galones más; seguido del Art. 327 (Apoderamiento de hidrocarburos, sus derivados, biocombustibles o mezclas que los contengan) con 7.097 galones (30.460 menos) que los registrados en 2012 (37.557 galones); y el Art. 327 (Destinación ilegal de combustibles) registra 450 galones (226 más) que los registrados en 2012 (224).



Modalidad



El hurto de hidrocarburos en el 2013 se llevó a cabo a través de ataques con armas de fuego (8.820 galones) 50% de participación, seguido de la instalación de válvulas línea de transporte con un 34% (6.033 gal.) y la perforación de la línea de transporte con un 6% (1.000 gal.).

FUENTE: Modalidad utilizada del delito, 1 de enero al 26 de julio años 2012- 2013

Clase de sitio

El 50% del hurto de hidrocarburos se registró sobre vía pública (8.820 galones), seguido del tramo de vías públicas (6.980 gal.) 39% de participación y el 4% se registró sobre fincas y similares con (663 gal.) 4% de participación.

En el 100% de los 17.672 galones hurtados en el 2013, no se reportó ningún grupo sindicado responsable de esta actividad ilícita.

Por otra parte, el valor de los galones de hidrocarburo hurtado en el 2013 equivalen a 120.063.721 millones (-259.970.580) que los registrados en el 2012 (380.034.380 millones).

Explotación ilícita de yacimientos mineros

Generalidades

La gran riqueza que se tiene en el subsuelo del territorio colombiano, ha sustentado por generaciones la economía de personas que solo se dedican a esta actividad económica (minería). Sin embargo, en este campo, solo en la actualidad se ha podido comprender la gran cantidad de minerales que se encuentran en la profundidad de la tierra, lo que ha

llamado la atención de los actores armados y varios entes nacionales e internacionales interesados en explotar comercialmente estos materiales.

Considerando lo anterior, la explotación ilícita de yacimientos mineros se ha convertido en una de las principales preocupaciones del Gobierno y la Policía Nacional, quienes trabajan mancomunadamente para alcanzar los siguientes objetivos:

- Eliminación de minería ilícita en el país
- Desarticulación de estructuras criminales dedicadas a la minería ilícita
- Prevención de la atomización y mutación del fenómeno a nivel nacional
- Contribución en el fortalecimiento del control territorial y la acción integral del Estado.

La explotación ilícita de yacimientos mineros en el país genera un impacto social, económico, ambiental y cultural, que afecta de manera directa e indirecta a cientos de personas, lo que representa la oportunidad de la Policía Nacional para afianzar sus esfuerzos y trabajar de manera directa en la reducción de delitos que afectan la convivencia y seguridad ciudadana.

Las empresas nacionales y extranjeras, motivadas por este inmenso potencial minero, han fijado sus oportunidades de inversión en el país a través de una dinámica de exploración y explotación sin precedentes. Sin embargo, este espacio de oportunidades ha sido utilizado por el sistema de redes de la ilegalidad, de grupos narcoterroristas y bandas emergentes, que han observado en el sector minero una oportunidad para lavar dinero e incrementar la cadena de sus actividades ilícitas.

Marco Jurídico

- Ley 599 de 2000 (Julio 24) Código Penal. Título XI de los Delitos Contra los Recursos Naturales y el Medio Ambiente. Capítulo único: delitos contra los recursos naturales y el medio ambiente en sus artículos 332. Contaminación ambiental y 338. Explotación ilícita de yacimiento minero y otros materiales.
- Ley 1382 de 2010. Código Minero. Capítulo XVII: exploración y explotación Ilícita de Minas. Artículo 159 de la exploración y explotación ilícita.



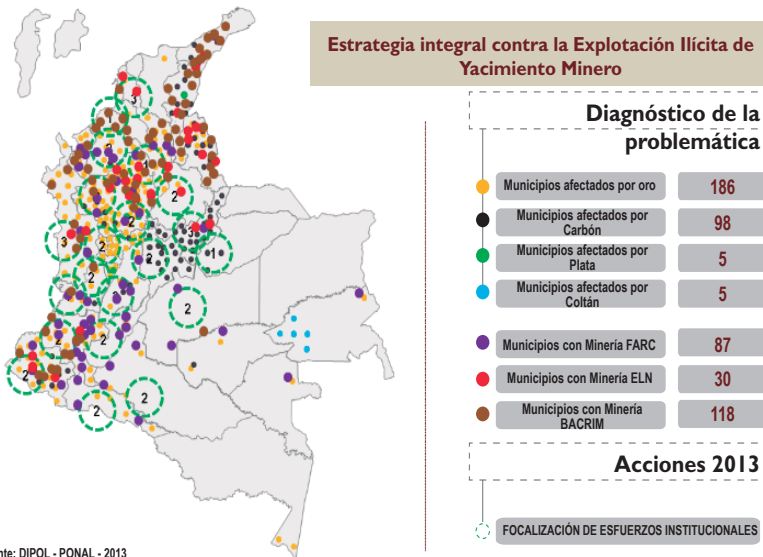
- Ley 1333 de 2009 (Julio 21 de 2009): establece el procedimiento sancionatorio ambiental, soportado en su Artículo 15: procedimiento para la imposición de medidas preventivas en caso de flagrancia; Artículo 38. Decomiso y aprehensión preventivos.
- Decreto 2235 (301012): reglamenta el uso de maquinaria pesada y sus partes en actividades mineras, de igual forma la destrucción de la misma.
- Decreto 2261 (021112): medidas para controlar la importación y uso de maquinaria pesada e insumos químicos en actividades mineras.

Aspecto transnacional

A través del mercado ilegal, las fundidoras nacionales trasportan minerales (oro, coltán) por vía aérea comercial y en vehículos de carga a países como: Alemania, China, Estados Unidos, Inglaterra y Suiza, considerándose así, un factor preocupante para el Gobierno Nacional por la evasión de impuestos.

Georeferenciación de Municipios Afectados

Estrategia contra la explotación ilícita de yacimientos mineros



Caracterización del fenómeno

El ciclo de la cadena delincencial consiste en la identificación de áreas de exploración, mega destrucción del ecosistema, transporte ilícito de material mineral y finalmente, venta y generación de ingresos de dinero ilegal al sistema financiero del país.

Por lo anterior, la actuación policial en Colombia frente a la minería ilegal, se ha venido consolidando a través de la Estrategia Integral contra la Explotación Ilícita de yacimientos mineros (EIMIL) con la promoción de una minería responsable y protección de zonas naturales, víctimas de la explotación ilícita de yacimientos mineros, en las que se concentran focos de violencia, problemáticas sociales y de seguridad.

ESLABONES DE LA CADENA CRIMINAL DE LA MINERÍA ILÍCITA



En la cadena criminal se identificaron cuatro eslabones principales: exploración, explotación, tráfico y lavado de activos, los cuales deben ser atacados por los diferentes entes del Estado como el Ministerio de Minas y Energía, Servicio Geológico Colombiano, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Fiscalía General de la Nación, Policía Nacional, autoridades administrativas locales, entre otros, (esto teniendo en cuenta las competencias y funciones de cada una de estas instituciones).

Daños Colaterales

- Protestas multisectoriales contra la explotación extranjera.
- Problemas irreversibles contra el medioambiente.
- Sitios proclives a la protesta social por cierre de minas en locales.





Afectación económica

Este delito se concentra en áreas específicas del territorio nacional, estratégicas para grupos armados ilegales, que utilizan cerca de 679 minas en departamentos como: Antioquia, Cundinamarca, Córdoba, Boyacá, Cauca, Bolívar y Nariño, con fachadas comerciales para obtener ganancias ilícitas aproximadamente entre 1.200 y 1.600 millones de pesos mensuales. Esto sin contar las extorsiones que pagan los mineros artesanales, quienes tradicionalmente han trabajado en la región por generaciones.

Este aspecto se relaciona con la experiencia degradante de la cultura de la ilegalidad, al brindar posibilidades facilistas de generar una “riqueza inmediata”, traducidas en el incumplimiento de la ley y en el deterioro de la fuerza productiva a largo plazo. De hecho, la minería ilegal es un delito tan grave como el narcotráfico; primero por los daños que le ocasiona al medio ambiente y segundo porque promueve la delincuencia y el terrorismo; factores que se suman al deterioro del capital y el tejido social.

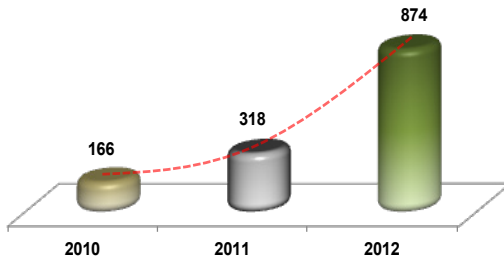
Resultados operacionales destacados

A continuación, se realiza una descripción de los resultados obtenidos en la intervención integral contra la explotación ilícita de yacimientos mineros en los últimos tres años:

- 4.320 capturas de personas relacionadas con este delito.
- 1.309 minas intervenidas a nivel nacional.
- 925 minas suspendidas.
- 861 equipos de maquinaria pesada incautada.
- 475 vehículos incautados.
- 1.482 equipos entre elementos logísticos como herramientas incautadas.
- 44.906 insumos (materia prima) recuperada.
- 671 motores, incautados.

Análisis estadístico criminal años 2010-2011-2012

HISTORICO DE EXPLOTACIÓN ILÍCITA DE YACIMIENTOS MINEROS Y OTROS MATERIALES ART. 338

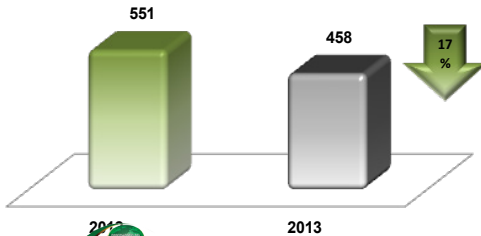


Entre el 2010 y el 2012, la explotación ilícita de yacimientos mineros y otros materiales (Art. 388 C.P.), registró un incremento del 427% (708 casos) discriminados así, 166 hechos registrados para el 2010 y 874 eventos para el 2012.

Fuente: Período comparativo del 1 de enero de 2012 al 30 de junio de 2013.

Análisis estadístico comparativo 2012-2013 hasta el 30 de junio de 2013

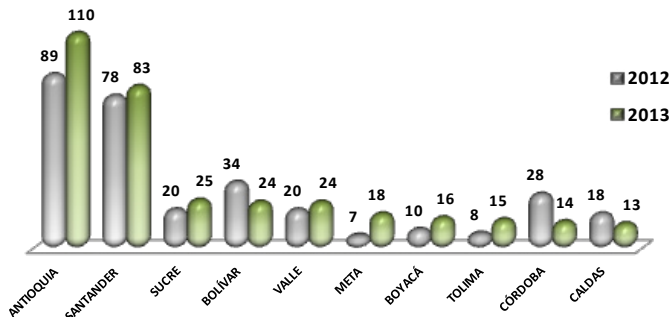
COMPARATIVO DE EXPLOTACIÓN ILÍCITA DE YACIMIENTOS MINEROS Y OTROS MATERIALES (ART. 338)



En el 2013 se registraron 458 hechos por estos delitos, mientras en el 2012 se registraron 551 casos, lo que representó un decremento del 17% (93 eventos).

Fuente: Período comparativo del 1 de enero de 2012 al 30 de junio de 2013.

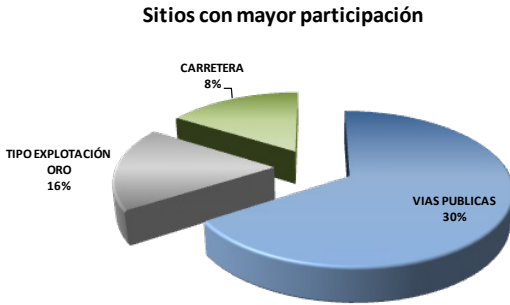
Unidades policiales mas afectadas



Fuente: Período comparativo del 1 de enero de 2012 al 30 de junio de 2013.



La unidad policial con mayor participación en el 2013 fue el departamento de Antioquia con un 24% (110 casos), seguido por Santander con un 18% (83 hechos), Sucre, Bolívar y Valle del Cauca con el 5% (25 y 24 eventos respectivamente).



Los sitios con mayor participación en esta clase de delitos, han sido la vía pública con el 30% (139 casos), seguido de la carretera con el 8% (38 hechos) y las fincas con el 7% (34 eventos).

Fuente: Período comparativo del 1 de enero de 2012 al 30 de junio de 2013.

Hurto a entidades financieras

Generalidades

El hurto a entidades financieras no solo se presenta de manera violenta con el empleo de armas de fuego (taquillazo), existen otras formas sin violencia como la ventosa o túnel, o modalidades de engaño como la adulteración y falsificación de documentos públicos y privados, facilitando la obtención de préstamos ante las entidades financieras por altas sumas de dinero. También se presentan modalidades de hurtos a través de medios informáticos.

Frente a esta modalidad, las autoridades políticas, la Policía Nacional y ASOBANCARIA, adelantan actividades de prevención y seguridad, cuya finalidad es contrarrestar este flagelo delictivo, además de fortalecer los mecanismos de control en las instalaciones bancarias como: cámaras de video, filtros de control, vigilancia privada, entre otros.

Caracterización del delito

Atraco

Modalidad empleada generalmente por un número plural de delincuentes, en la cual ingresa a la entidad financiera e intimidan a quienes allí

encuentran empleando armas de fuego, procediendo a someter a la vigilancia privada y hurtar el dinero.

Oficinas de crédito

Modalidad utilizada por los delincuentes mediante la adulteración y falsificación de documentos públicos y privados, facilitando la obtención de préstamos ante las entidades financieras por altas sumas de dinero, afectando de esta forma el patrimonio económico de las entidades crediticias y de la **ciudadanía**.

Con esta modalidad, que en muchas ocasiones son anunciados sus servicios a través de clasificados de prensa, ofreciendo préstamos sin fiador, engañan a las personas exigiéndoles un porcentaje por el dinero que la entidad crediticia le facilite, desconociendo el problema legal al que se ven sometidos.

Taquillazo

Las entidades bancarias y financieras por la cantidad de dinero que tienen en sus cajas o ventanillas para realizar sus transacciones se convierten en atracción principal de los delincuentes.

Operan cuatro (4) o cinco (5) delincuentes que buscan un contacto o quien suministre información de los diferentes movimientos de dinero que realiza el banco. Como es una operación rápida que evita al máximo el enfrentamiento con la autoridad policial se desarrolla en un tiempo de no más de cinco (5) minutos.

Ventosa o túneles

La organización delincinencial conoce los sistemas de seguridad y aprovechan para ingresar en horas y días no laborales, realizando un orificio en la pared, con la utilización de gatos hidráulicos, entre otras herramientas.

Empleo de equipo de soldadura

Esto con el fin de tener acceso al depósito de cajeros automáticos o al interior de las cajas fuertes.





Asalto a población

Modalidad empleada por los grupos subversivos, que además de efectuar hechos terroristas, hurtan los recursos de las entidades financieras existentes en la localidad atacada.

Simulando artefacto explosivo

Sistema empleado generalmente por un solo individuo, quien esgrimiendo un objeto aduce que es un explosivo intimidando a las personas para que entreguen el dinero disponible en el banco.


Ámbito jurídico

El hurto a entidades financieras atenta contra el patrimonio económico de las personas naturales y jurídicas, así está contenido en el Código Penal Colombiano a través de la Ley 599 de 2000 en su título VII, comprendiendo los artículos del 239 al 243, donde se tipifican como pena máxima (según agravantes) 15 años y como pena mínima “la multa” (según atenuantes).


Histórico últimos tres años. Período comparativo del 1 de enero al 31 de diciembre años 2010-2012



Reducción del 6% (7 casos) para el 2012, comparado con el 2011 (110).

Fuente:  **Histórico últimos tres años comparativo del 1 de enero al 31 de diciembre de 2012, años 2010-2012, datos sujetos a variación.**

MODALIDAD	2010	2011	2012
TAQUILLAZO	49	68	69
ATRACO	16	32	23
VENTOSA	2	7	5
VIOLACIÓN DE CERRADURAS	2	0	3
SUPL. AUTORIDADES CIVILES	0	0	1
SUPL. OTRAS AUTORIDADES	0	1	1
SUPL. SERVICIOS TECNICOS	0	0	1
ESCOPOLAMINADO	1	0	0
SUPL. EMPL. DE CORREO	0	1	0
SUPL. FAMILIA	0	1	0
TOTAL	70	110	103

Fuente:  Modalidades hurto a entidades financieras comparativo del 1 de enero al 31 de diciembre de 2012, años 2010-2012. Datos sujetos a variación.

El taquillazo, seguido del atraco han sido los focos de mayor participación en los últimos tres años, modalidades que evidencian un incremento:

Taquillazo con un 41% (20 casos más) período comparativo 2010-2012, seguido del atraco con un incremento 44% (7 eventos).

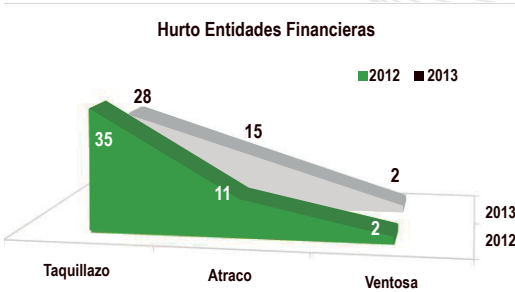
Comportamiento estadístico delincriminal. Período del 1 de enero al 30 de junio, comparativo años 2012-2013



Decremento del **8%** a nivel nacional, debido a que se pasó de 50 hurtos en 2012 a 46 en 2013 (4).

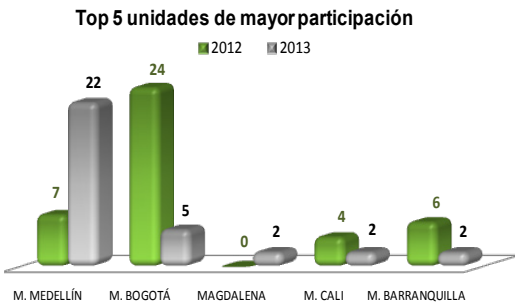
Fuente:  Hurto entidades financieras comparativo del 1 de enero al 30 de junio años 2012-2013, datos sujetos a variación.





En el 2013, el **61%** (28 hurtos) fueron mediante la modalidad Taquillazo, seguido del atraco con un **33%**(15) y la ventosa con un **4%** (2).

Fuente: **Modalidades comparativo I de enero al 30 de junio años 2012-2013, datos sujetos a variación.**



Las Unidades de mayor participación fueron: Metropolitana de Medellín con un **48%** (22 casos), seguido de Metropolitana Bogotá con un **11%** (5), Magdalena, Metropolitana Cali y Metropolitana Barranquilla con un **4%** (2 eventos cada una).

Fuente: **Unidades de mayor participación comparativo al 30 de junio años 2012-2013, datos sujetos a variación.**



En el 2013, la mayor participación se evidencia en el entorno de los bancos con un **98%** (45 casos).

Fuente: **Clase o sitio comparativo del I de enero al 30 de junio años 2012-2013, datos sujetos a variación**

Hurto de vehículos

Generalidades

La tendencia histórica del hurto de vehículos ha disminuido a través del tiempo, debido a los avances en seguridad y tecnología de su producción.

No obstante, en contraste a esto, la delincuencia también ha ido a la vanguardia con las nuevas tecnologías aplicadas en los vehículos, buscando la forma de poder continuar con sus actividades delincuenciales, lo que ha dificultado la labor de las autoridades para ejercer un control sobre este delito.

Sin embargo, es importante tener en cuenta, que los delincuentes dedicados a ejercer esta actividad ilegal, utilizan en su mayoría modalidades comunes como el halado, el hurto a mano armada, entre otras; aspectos que se articulan como un delito del patrimonio económico, como la falsedad marcaria en documento público y privado, receptación, concierto para delinquir, entre otras modalidades.

Marco legal

Dentro de la normatividad colombiana este delito se encuentra consagrado en el Código Penal Colombiano (Ley 599 de 2000), señalados en cuatro artículos que tipifican el comportamiento criminal así:

Artículo 239. Hurto: *“El que se apodere de una cosa mueble ajena, con el propósito de obtener provecho para sí o para otro, incurrirá en prisión de dos (2) a seis (6) años. La pena será de prisión de uno (1) a dos (2) años cuando la cuantía no exceda de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes”.*

Artículo 240. Hurto calificado: *“La pena será de prisión de tres (3) a ocho (8) años, si el hurto se cometiere:*

- *Con violencia sobre las cosas.*
- *Colocando a la víctima en condiciones de indefensión o inferioridad o aprovechándose de tales condiciones.*
- *Mediante penetración o permanencia arbitraria, engañosa o clandestina en lugar habitado o en sus dependencias inmediatas, aunque allí no se encuentren sus moradores.*





- Con escalamiento, o con llave sustraída o falsa, ganzúa o cualquier otro instrumento similar, o violando o superando seguridades electrónicas u otras semejantes.

La pena será de prisión de cuatro (4) a diez (10) años cuando se cometiere con violencia sobre las personas.

Las mismas penas se aplicarán cuando la violencia tenga lugar inmediatamente después del apoderamiento de la cosa y haya sido empleada por el autor o participe con el fin de asegurar su producto o la impunidad.

La pena será de cuatro (4) a ocho (8) años de prisión cuando el hurto se cometiere sobre medio motorizado, o sus partes esenciales, o sobre mercancía o combustible que se lleve en ellos. Si la conducta fuere realizada por el encargado de la custodia material de estos bienes, la pena se incrementará de la sexta parte a la mitad”.

Artículo 356. Estafa: “El que induciendo o manteniendo a otro en error, por medio de artificios o engaños, obtenga provecho ilícito para sí o para un tercero con perjuicio ajeno, incurrirá en prisión de uno (1) a diez (10) años y multa de un mil a quinientos mil pesos.”

En la misma pena incurrirá el que en lotería, rifa o juego, obtenga provecho para sí o para otros, valiéndose de cualquier medio fraudulento para asegurar un determinado resultado”.

Artículo 291. Uso de documento público falso: “El que sin haber concurrido a la falsificación hiciere uso de documento público falso que pueda servir de prueba, incurrirá en prisión de uno (1) a ocho (8) años. Si quien usa el documento a que se refiere el inciso anterior, fuere el mismo que lo falsificó, la pena se aumentará hasta en la mitad”.

Artículo 285. Falsedad marcaría: “El que falsifique marca, contraseña, signo, firma o rúbrica usados oficialmente para contrastar, identificar o certificar peso, medida, calidad, cantidad, valor o contenido, o los aplique a objeto distinto de aquel a que estaba destinado, incurrirá en prisión de uno (1) a cinco (5) años y multa de uno (1) a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Si la conducta se realiza sobre sistema de identificación de medio motorizado, la pena será de cuatro (4) a ocho (8) años de prisión y multa de uno (1) a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes”.

Artículo 447. Receptación. “El que sin haber tomado parte en la ejecución de la conducta punible adquiera, posea, convierta o transfiera bienes muebles o inmuebles, que tengan su origen mediato o inmediato en un delito o realice cualquier otro acto para ocultar o encubrir su origen ilícito, incurrirá en prisión de dos (2) a ocho (8) años y multa de cinco (5) a quinientos (500) salarios mínimos legales mensuales vigentes, siempre que la conducta no constituya delito sancionado con pena mayor.

Si la conducta se realiza sobre medio motorizado, o sus partes esenciales, o sobre mercancía o combustible que se lleve en ellos, la pena será de cuatro (4) a ocho (8) años de prisión y multa de cinco (5) a quinientos (500) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Si la conducta se realiza sobre un bien cuyo valor sea superior a mil (1.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes, la pena se aumentará de una tercera parte a la mitad”.

Causas generadoras

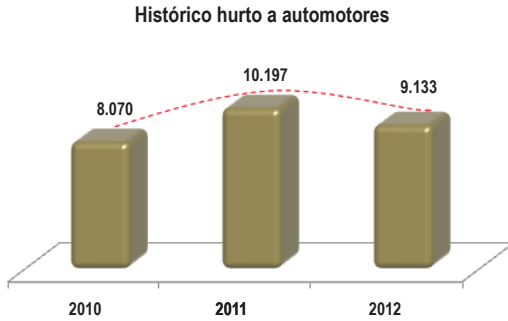
El deseo por parte del delincuente de lucrarse con bienes y dineros ajenos, estatus socioeconómico y financiamiento criminal.

El descuido es otra de las causas generadoras, aunque hacen parte de una de las modalidades implementadas, también es considerada como un segmento de la cadena delictiva, es motivación a la comisión del delito, y consiste en el abandono de vehículos por propietarios en sitios sin preservar las normas de seguridad, es más recurrente en automotores asegurados.

Los delincuentes cuentan con un amplio mercado que absorbe el automotor y/o sus partes, y en esta última posibilidad radica la principal la causa de estímulo para que se cometa el hurto, pues algunos ciudadanos son quienes lo auspician, al demandar y comprar repuestos que conociendo o presumiendo su origen ilegal, lo adquieren.



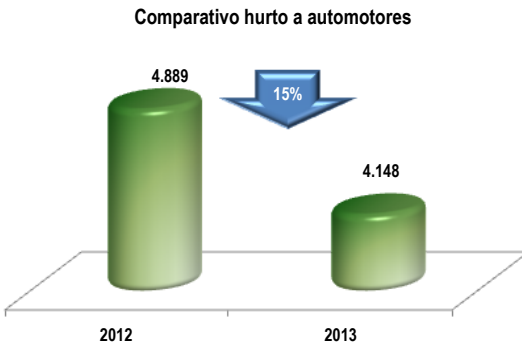
Comportamiento - Hurto Automotores. (Período comparativo del 01 de enero al 31 de diciembre años 2010 – 2011-2012



Entre los años 2010 al 2012 el hurto a automotores registró un incremento del 13% (17.200 casos) discriminados así: 8.070 casos registrados para el 2010 y 9.133 casos para el 2012.

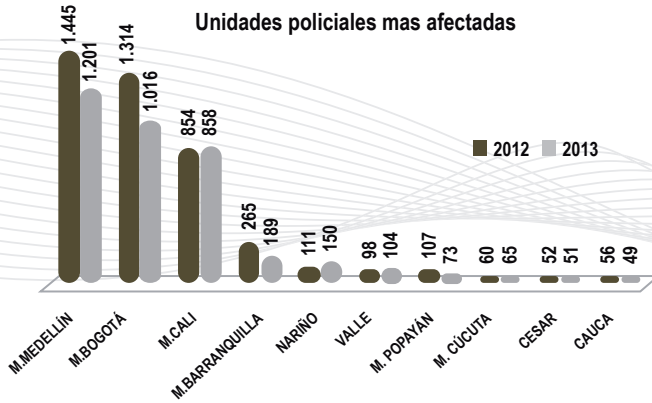
Fuente: Período comparativo del 1 de enero de 2012 al 30 de junio de 2013.

Análisis estadístico. Período comparativo del 01 de enero al 31 de diciembre, años 2010 – 2011-2012



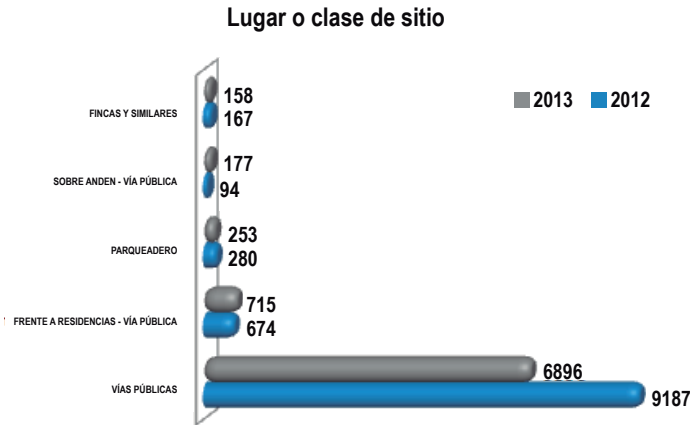
En lo corrido del 2013 se registraron 4.148 casos, lo que evidencia una reducción del 15% (741 menos) frente al 2012 (4.889 casos).

Fuente: Período comparativo del 1 de enero del 2012 al 30 de junio de 2013.




Las unidades de mayor participación fueron: Metropolitana Medellín con un 29% (1.201 casos), seguida de Metropolitana Bogotá con un 24% (1.116), M. Cali con un 22% (858), Metropolitana Barranquilla con un 5% (189 casos) y departamento de Nariño con un 4% (150 eventos).

Fuente:  Período comparativo del 1 de enero de 2012 al 30 de junio de 2013.



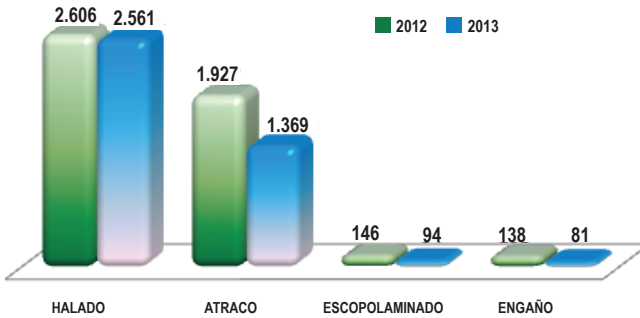
Los sitios con mayor participación fueron: las vías públicas con el 67% (2.787 casos), seguido de las residencias con el 7% (311 casos) y las bahías con el 5% (206 casos).

Fuente:  Período comparativo del 1 de enero de 2012 al 30 de junio de 2013.





Modalidades hurto automotores

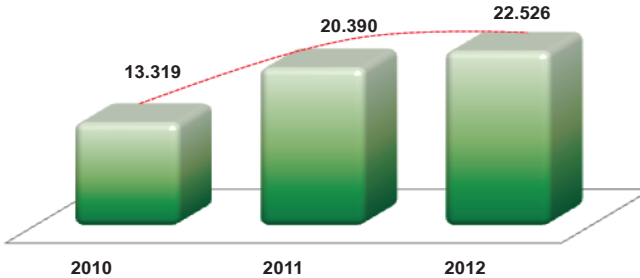


En el 2013 se han registrado 4.147 hurtos, la mayor participación se efectuó a través del halado con un 62% (2.561 hechos), seguido del atraco con un 33% (1.369). Un 99% (4.120 casos), no reportó.

Fuente: Período comparativo del 1 de enero de 2012 al 30 de junio de 2013.

Comportamiento - Hurto Motocicletas. Período comparativo del 01 de enero al 31 de diciembre, años 2010 – 2011-2012

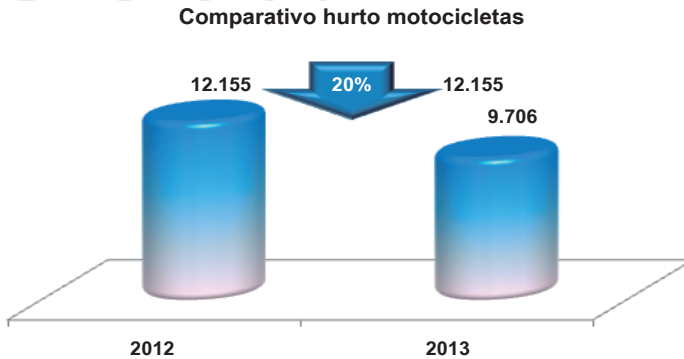
Histórico hurto motocicletas



Entre el 2010 al 2012 se registró un incremento del 69% (35.845 casos) discriminados así: 13.319 casos en el 2010 y 22.526 en el 2012.

Fuente: Período comparativo del 1 de enero de 2012 al 30 de junio de 2013.

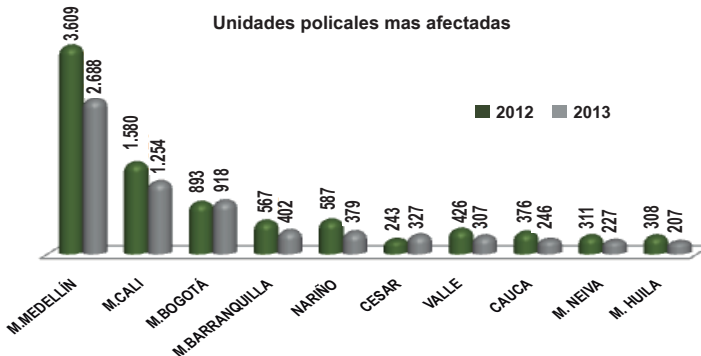
Análisis estadístico comparativo 2012-2013 hasta el 30 de junio de 2013



Fuente: Período comparativo del 01-01-2012 al 30-06-2013.

En lo corrido del 2013 se registraron 9.706 casos, lo que evidencia una reducción del 20% (2.449 menos), frente al 2012 (12.155 casos).

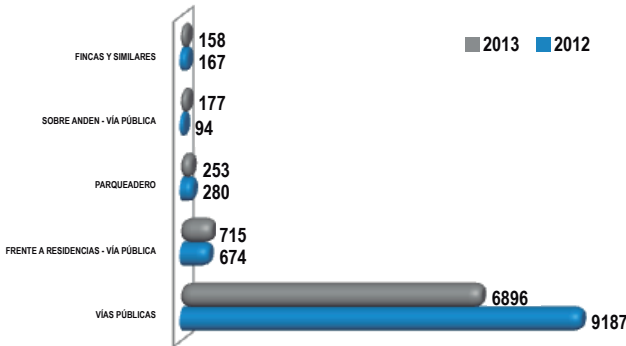
Las unidades de mayor participación fueron: Metropolitana Medellín con un 29% (1.201 casos), seguida de Metropolitana Bogotá con un 24% (1.116), Metropolitana Cali con un 22% (858), Metropolitana Barranquilla con un 5% (189 casos) y el departamento de Nariño con un 4% (150 eventos).



Fuente: Período comparativo del 1 de enero de 2012 al 30 de junio de 2013.



Lugar o clase de sitio

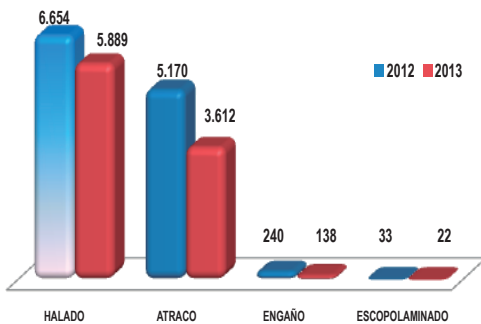


Las unidades de mayor participación fueron: Metropolitana Medellín con un 28% (2.688 casos), seguida de la Metropolitana Cali con un 13% (1.254), Metropolitana Bogotá con un 9% (918), Metropolitana Barranquilla con un 4% (402).

Fuente: Período comparativo del 1 de enero de 2012 al 30 de junio de 2013.

Los sitios con mayor participación en el *hurto a motocicletas* han sido las vías públicas con el 71% (6.896 casos), seguido de residencias con el 7% (715) y los parqueaderos con el 3% (253).

Modalidades hurto motocicletas



En el 2013 se han registrado 4.147 hurtos a motocicletas, la mayor participación se registró en la modalidad de halado con un 61% (5.889 hechos), seguido del atraco con un 37% (3.612).

Un 98% (9.554 casos) no reportó el grupo sindicado en la comisión del delito de hurto a motocicletas.

Fuente: Período comparativo del 1 de enero 2012 al 30 de junio de 2013.

Hurto a entidades comerciales

Generalidades

Se define a esta modalidad de hurto, como la acción en la que “se ingresa a un establecimiento comercial o industrial a la fuerza mediante algún mecanismo físico o humano con el fin de apoderarse de los elementos de valor que se posean o el producto de su actividad comercial” (PONAL/Policía Nacional de Colombia, 2013)

Por otra parte, las tiendas de abarrotes, mini-mercados y almacenes de cadena se ven afectados diariamente por personas que hurtan mercancías en pequeñas cantidades, generando grandes pérdidas a este sector.

Marco legal

El hurto se encuentra contemplado en el Código Penal Colombiano. Título VII, Delitos Contra el Patrimonio Económico. Capítulo I:

Artículo 239. HURTO. <Penas aumentadas por el artículo 14 de la Ley 890 de 2004, a partir del 1o. de enero de 2005. El texto con las penas aumentadas es el siguiente:> El que se apodere de una cosa mueble ajena, con el propósito de obtener provecho para sí o para otro, incurrirá en prisión de treinta y dos (32) a ciento ocho (108) meses.

La pena será de prisión de dieciséis (16) a treinta y seis (36) meses cuando la cuantía no exceda de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

ARTICULO 240. HURTO CALIFICADO. <Artículo modificado por el artículo 37 de la Ley 1142 de 2007. El nuevo texto es el siguiente:> La pena será de prisión de seis (6) a catorce (14) años, si el hurto se cometiere:

1. Con violencia sobre las cosas.
2. Colocando a la víctima en condiciones de indefensión o inferioridad o aprovechándose de tales condiciones.
3. Mediante penetración o permanencia arbitraria, engañosa o clandestina en lugar habitado o en sus dependencias inmediatas, aunque allí no se encuentren sus moradores.
4. Con escalonamiento, o con llave sustraída o falsa, gonzúa o cualquier otro instrumento similar, o violando o superando seguridades electrónicas u otras semejantes.

La pena será de prisión de ocho (8) a dieciséis (16) años cuando se cometiere con violencia sobre las personas. (Código Penal Colombiano).





En el Capítulo VI. Del Encubrimiento, en el Artículo 447, se hace mención a la acción de post venta de elementos hurtados así:

“Artículo 447. Receptación. El que sin haber tomado parte en la ejecución de la conducta punible adquiera, posea, convierta o transfiera bienes muebles o inmuebles, que tengan su origen mediato o inmediato en un delito, o realice cualquier otro acto para ocultar o encubrir su origen ilícito, incurrirá en prisión de dos (2) a ocho (8) años y multa de cinco (5) a quinientos (500) salarios mínimos legales mensuales vigentes, siempre que la conducta no constituya delito sancionado con pena mayor.

Si la conducta se realiza sobre medio motorizado, o sus partes esenciales, o sobre mercancía o combustible que se lleve en ellos, la pena será de cuatro (4) a ocho (8) años de prisión y multa de cinco (5) a quinientos (500) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Caracterización

Algunas de las modalidades que más se repiten en estos establecimientos son:

Atraco

Esta actividad es realizada por grandes organizaciones o bandas integradas por tres o cinco personas, los cuales obtienen información de los movimientos de dinero en efectivo o mercancías que realiza el establecimiento comercial, ingresando por la fuerza y colocando a las víctimas en estado de indefensión, mediante la utilización de armas de fuego, mientras logran obtener el objetivo planeado.

Mecheo

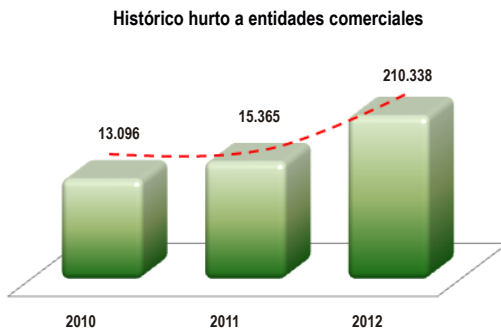
El delincuente ingresa a un almacén y dentro de su ropa (chaqueta, paquetes o bolso) guarda artículos sin cancelar (ropa interior y cosméticos, principalmente). De igual manera, pueden entrar con el fin de medirse ropa y salir vestidos con ella sin cancelarla.

Suplantación de autoridad y falsos allanamientos

Los delincuentes suplantán a funcionarios de las diferentes entidades de Policía Judicial; llegan hasta la empresa y mediante maniobras engañosas,

manifiestan estar autorizados por la Fiscalía para realizar una diligencia de Allanamiento y Registro presentando documentación falsa; en ese instante, los empleados acceden a dejarlos ingresar, situación que es aprovechada por la organización delincinencial para hurtar dinero en efectivo o mercancías, colocando a las víctimas en estado de indefensión, dejándolas encerradas y amordazadas.

Análisis estadístico. Período comparativo del 01 de enero al 31 de diciembre, años 2010-2011- 2012




Del 2010 al 2012 el hurto a comercio registró un incremento del 63% (34.434 casos) discriminados así: 13.096 en el año 2010 y 22.338 en el 2012.

Fuente:  Período comparativo del 1 de enero de 2012 al 30 de junio de 2013.

Análisis estadístico comparativo 2012-2013 hasta el 30 de junio de 2013

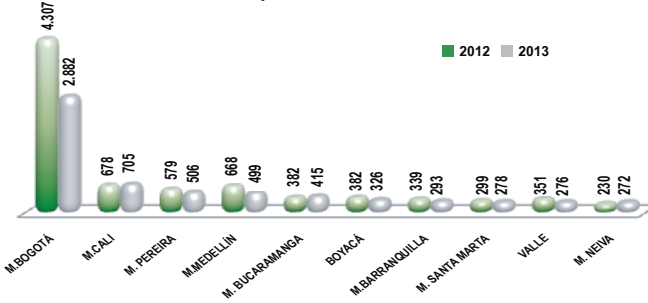


En el 2013 se registraron 12.767 hechos por este delito, mientras en el 2012 fueron 9.638, lo que representó un decremento del 25% (3.129 casos).

Fuente:  Período comparativo del 1 de enero de 2012 al 30 de junio de 2013.



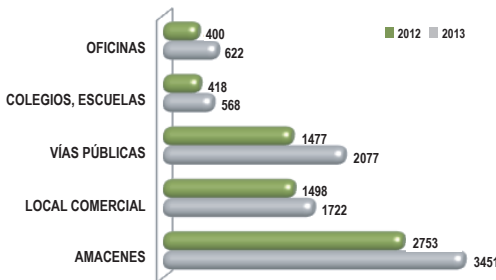
Utilidades policiales mas afectadas



Fuente: Período comparativo del 1 de enero de 2012 al 30 de junio de 2013.

Las unidades policiales de mayor participación en el 2013 han sido: la Metropolitana de Bogotá con un 30% (2.882 casos), seguido de Metropolitana Cali con un 7% (705 casos), Metropolitana Pereira con un 5% (506).

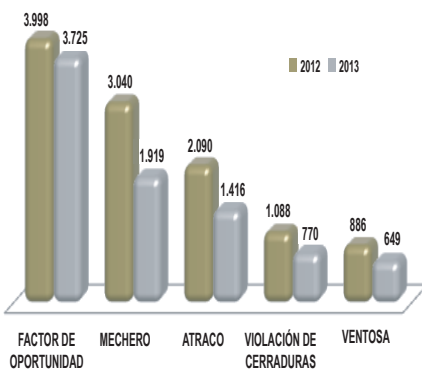
Lugar o clase sitio



Los sitios con mayor participación en el hurto a comercio, han sido los almacenes con el 29% (2.753 casos), seguido de locales comerciales con el 16% (1.498) y las vías públicas con el 15% (1.477).

Fuente: Período comparativo del 1 de enero de 2012 al 30 de junio de 2013.

Modalidades hurto a entidades comerciales



En el 2013 se han registrado 9.634 hurtos de comercio, la mayor participación se llevó a cabo a través del factor de oportunidad con el 39% (3.725 hechos), seguido del mecheo con un 20% (1.919) y el atraco con el 15% (1.416). En un 99% (9.502 casos) no se reportó el grupo sindicado en la comisión del delito.

Fuente: Período comparativo del 1 de enero de 2012 al 30 de junio de 2013.

Hurto a residencias

Generalidades

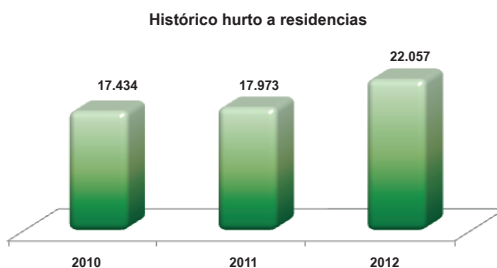
Se entiende por hurto a residencias, toda sustracción de algún elemento de manera ilegítima o sin el acuerdo o aceptación del propietario un bien inmueble o morada, obteniéndolo de forma incorrecta y fraudulentamente; este delito puede llevarse a cabo bajo distintas modalidades y por lo general se trata de una acción que no requiere de mucha preparación, aprovechándose de la oportunidad y de la forma incauta en que obran las víctimas.

El hurto a residencias involucra a todas las clases y estratos sociales, la delincuencia no discrimina la condición o situación económica de su víctima, sus elevados índices de criminalidad constituyen un grave problema puesto que para la comisión de éste, el delincuente emplea la violencia, evidenciando en la población una percepción baja de seguridad; Así mismo, la creencia de que “*serán afectados por el crimen, hasta en su propio hogar*” (lan, s.a.). Es de anotar que las modalidades utilizadas para ejecutar el delito son similares en el mundo.

Caracterización

En la actualidad, las organizaciones criminales se concentran en perfeccionar su accionar delictivo, desarrollando estudios y seguimiento a las actividades de su víctima para encontrar factores vulnerables que puedan ser aprovechados para ejecutar el delito, las bandas delincuenciales especializadas en este delito están implementando diferentes modalidades dentro de las que se destacan:

Comportamiento estadístico hurto a residencias. Período comparativo del 1 de enero al 31 de diciembre años 2010-2011- 2012



Entre los años 2010 al 2012 el hurto a residencias registró un incremento del 27% (4.623 casos) discriminados así: 17.434 casos registrados en el año 2010 y 22.057 en el 2012.

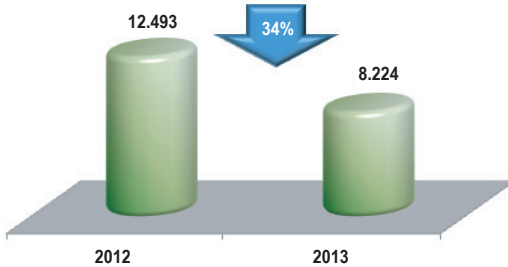
Fuente:  Período comparativo del 1 de enero de 2012 al 30 de junio de 2013.





Análisis estadístico comparativo 2012-2013 hasta el 30 de junio de 2013

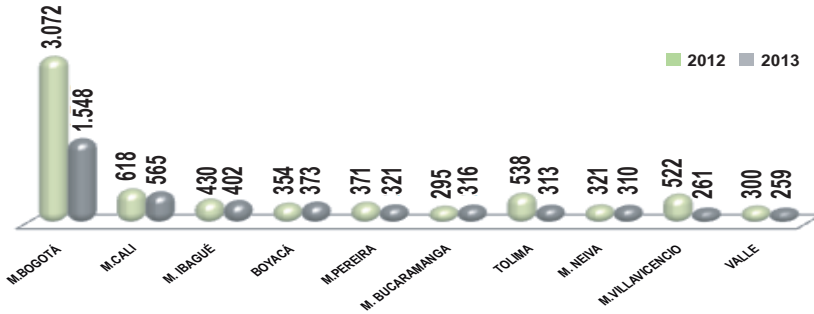
Comparativo hurto a residencias



En el 2013 se registraron 12.493 hechos mientras en el 2012 fueron 8.224 casos, lo que representó un decremento del 34% (-4.269).

Fuente: Período comparativo del 1 de enero de 2012 al 30 de junio de 2013.

Unidades policiales mas afectadas



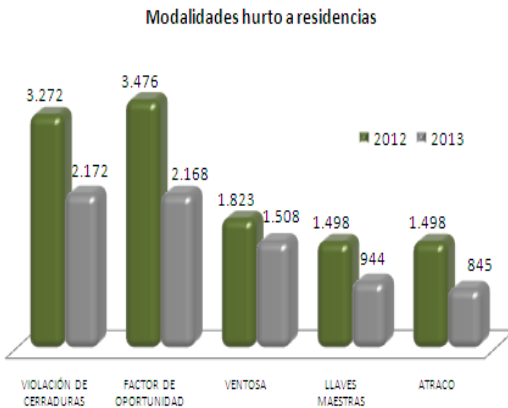
Fuente: Período comparativo del 1 de enero de 2012 al 30 de junio de 2013.

Las unidades policiales de mayor participación en el 2013 han sido: la Metropolitana de Bogotá con un 19% (1.548 casos), seguido de Metropolitana Cali con un 7% (565 casos), Metropolitana Ibagué y el departamento de Boyacá con un 5% (402 y 343 casos respectivamente).



Los sitios con mayor participación en el hurto a residencias, fueron las casas de habitación con el 58% (4.757 casos), seguido dentro de la vivienda con el 12% (985 casos) y los apartamentos con el 9% (715 casos).

Fuente: Período comparativo del 01-01-2012 al 30-06-2013.



En el 2013 se han registrado 8.224 hurtos a residencias, la mayor participación se llevó a cabo a través de la violación de cerraduras y el factor de oportunidad con un 26% (2.172 y 2.168 hechos respectivamente), seguido de la ventosa con un 18% (1.508).

En un 98% (8.075 casos) no se reportó el grupo sindicado, en comparación con el 2012 se registró una disminución del 34% (-4.086 hechos).

Fuente: Período comparativo del 1 de enero de 2012 al 30 de junio de 2013.

De la fabricación, tráfico y porte ilegal de armas de fuego

Generalidades

En Colombia circula un número significativo de armas pequeñas y ligeras debido a la intensidad del conflicto armado. Es importante analizar el papel que desempeñará el Estado en un escenario postconflicto y no sólo el desarme de grupos ilegales, sino también de la delincuencia común, las





pandillas juveniles y establecer acciones efectivas que conduzcan a un control efectivo de estos elementos.

Es por esto, que las campañas de desarme deben estar enfocadas a la reducción de la demanda, a la recuperación de las armas que se encuentran en circulación y controlar el abastecimiento del mercado.

Existen estrategias que pueden aplicarse en una etapa de postconflicto con miras a recoger las armas de fuego en manos de excombatientes y población civil. Los procedimientos principales son la amnistía, la recompra y los programas de intercambio. El primero de ellos, hace referencia a las políticas gubernamentales dirigidas a quienes no poseen licencia para el porte de sus armas y quieren legalizar su situación.

Panorama general

Para el país y el mundo no son desconocidos los ambientes de violencia que se han vivido en el territorio nacional, y que han tenido orígenes en disputas partidistas, hasta llegar al panorama actual, donde existen luchas sangrientas por la acción demencial de diversos actores armados al margen de la ley en procura de obtener y sostener control del Estado mediante el uso de las armas.

Es deber del Estado la protección de los Derechos de las personas, y sólo en cabeza suya debe estar el monopolio de las armas en busca de la protección del interés general y la convivencia social; en este sentido, la carta política reconoce que es el Estado quien tiene la capacidad para determinar si los particulares pueden tener acceso a las armas de fuego.

Ahora bien, los ciudadanos al ver amenazados sus bienes y familias por la acción de diversas fuerzas delincuenciales, acuden a los mecanismos legales para el porte y tenencia de armas de fuego, toda vez que ninguna sociedad se encuentra exenta de comportamientos desviados de algunos de los miembros que la integran, es decir que no hay comunidad que pueda hacer abstracción del delito.

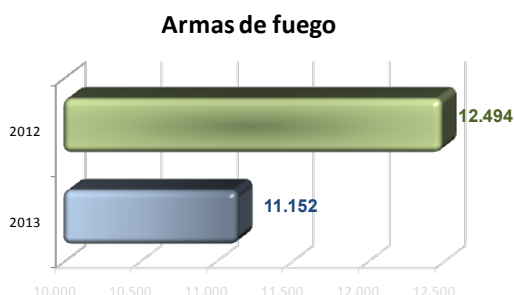
Ámbito jurídico

El actuar mediante un arma de fuego, apoderándose así de un bien o una cosa, a través de escenarios como residencias, personas o comercio, dificultan de forma notable la calificación jurídica de dichas conductas. Según la Ley 599 de 2000, la persona o sujeto que porte y/o posee un arma de fuego ilegalmente, será juzgado y puesto a disposición por el delito de:


Artículo 366. Ley 1453 de 2011. Artículo 20. Fabricación, tráfico y porte de armas, municiones de uso restringido, de uso privativo de las Fuerzas Armadas o explosivos. El que sin permiso de autoridad competente importe, trafique, fabrique, transporte, repare, almacene, conserve, adquiera, suministre, porte o tenga en un lugar armas o sus partes esenciales, accesorios esenciales, municiones de uso privativo de las Fuerzas Armadas o explosivos, incurrirá en prisión de once (11) a quince (15) años (Const. Pol., 216 a 223).

Comportamiento Estadístico Delincuencial. Período del 1 de enero al 30 de junio, comparativo años 2012-2013)

Las estadísticas oficiales entre 1995 y 2006 señalan que cerca del 80% de los homicidios se realizaron con armas de fuego, y no se encuentran directamente relacionados con el conflicto armado, sino con la violencia relacionada con las organizaciones criminales, el narcotráfico y el ajuste de cuentas.



Decremento del 11% a nivel nacional, se pasó de 12.494 hurtos en 2012 a 11.152 en 2013 (1.342).

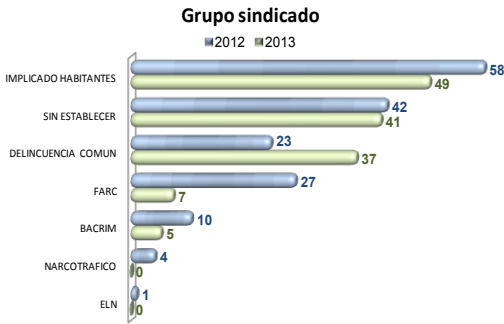
Fuente:  Incautación de armas de fuego comparativo 1 de enero al 30 de junio, años 2012-2013, datos sujetos a variación.





La mayor participación en cuanto al porte ilegal de armas de fuego ha sido en vías públicas con un 82% (9.314 casos); seguido de fincas y similares con un 6% (654) y casas de habitación con un 4% (437).

Fuente: Clase o sitio de mayor participación comparativo a 30 de junio, años 2012-2013, datos sujetos a variación.



La mayor participación en cuanto al porte de armas de fuego ha sido en implicado habitantes con un 35% (58); sin establecer un 25% (42) y FARC con un 16% (27)

Fuente: Grupo sindicado de mayor participación comparativo 01 de enero a 30 de junio, años 2012-2013, datos sujetos a variación.



Las unidades de mayor participación en lo corrido del 2013 han sido: la Metropolitana Cali con un 12% (1.340), seguido de la Metropolitana Barranquilla con un 9% (1.009), Metropolitana Bogotá con un 8% (935), M. Medellín con un 6% (638) y Antioquia con un 5% (531).

Fuente: Unidades de mayor participación. Comparativo de 1 enero al 30 de junio, años 2012-2013, datos sujetos a variación.

Lavado de activos

Generalidades

Es una actividad ilícita y consiste en dar intencionalmente apariencia de legalidad a los dineros o bienes que son obtenidos mediante la ejecución de conductas delictivas, que van más allá del narcotráfico y que mantienen otros delitos como el terrorismo, el secuestro, la extorsión, el tráfico de armas, entre otros. Situación que constituye un peligro latente para la economía y la seguridad nacional.

Marco legal

El Lavado de Activos se encuentra tipificado en el Código Penal Colombiano en los artículos que se relacionan a continuación.

- Artículo 323. Lavado de activos
- Artículo 324. Circunstancias Especiales de Agravación.
- Artículo 325. Omisión de Control.
- Artículo 325 A. Omisión de Reportes.
- Artículo 326. Testaferrato.
- Artículo 327. Enriquecimiento Ilícito de Particulares.

Modalidad delictiva

El objetivo principal de una persona dedicada a esta actividad ilícita, consiste en realizar diversas transacciones para dificultar a las autoridades el origen del dinero, fusionando capital ilícito con recursos originados de actividades lícitas hasta introducirlos a la economía formal, mediante la inversión en diferentes campos o financiación de su actividad criminal.

Las modalidades empleadas por los delincuentes son:

- Exportación ficticia de bienes y servicios.
- Subfacturación de importaciones.
- Sobrefacturación de exportaciones.
- Arbitraje cambiario internacional.
- Pago en especie de actividades ilícitas con mercancías ingresadas de contrabando.





- Inversión extranjera ficticia.
- Transferencias fraccionadas de dinero ilícito a través de giros internacionales.
- Transporte físico de dinero.

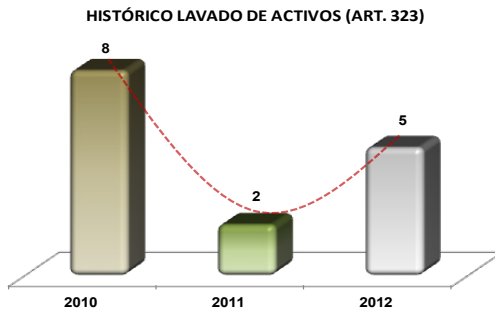
Autores

- Narcoterroristas (FARC-ELN).
- Estructuras de Crimen Organizado (BACRIM).
- Delincuencia Común.
- Delincuencia Organizada.

Víctimas

- Estado (Economía Nacional).
- Sector privado.
- La ciudadanía en general.
- Sostenibilidad económica y accionar de grupos al margen de la ley.

Análisis estadístico criminal años 2010-2011-2012

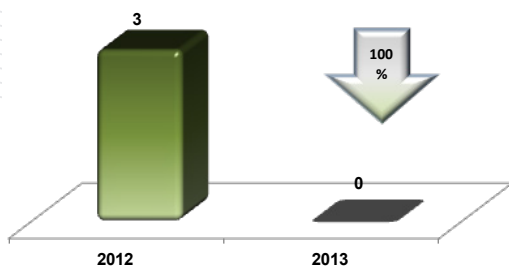


Entre 2010 y 2012, el delito de lavado de activos (Art. 323 C.P.) registró un decremento del 38% (3 casos), discriminados así: 8 para el 2010 y 5 hechos para el 2012, resaltando el 2011 con la cifra más baja, 2 casos.

Fuente:  Período comparativo del 1 de enero de 2012 al 30 de junio de 2013.

Análisis estadístico. Periodo comparativo del 1 de enero al 30 de junio, años 2012-2013

COMPARATIVO LAVADO DE ACTIVOS (ART. 323)



En el 2013 se registró un decremento del 100% en comparación con el 2012 (3 casos), y un total de bienes incautados por el valor de \$3.805.000.000.

Fuente:  Período comparativo del 1 de enero de 2012 al 30 de junio de 2013.

Los retos de los transportadores de carga terrestre frente a la prevención del lavado de activos y la financiación del terrorismo.

Con expedición de las circulares 011 de 2011 y 06 de 2012, emitidas por la Superintendencia de Puertos y Transporte y con el apoyo de la Unidad de Información y Análisis Financiero (UIAF), nuevos retos se establecen para las empresas de este sector frente a la prevención del Lavado de Activos y la Financiación del Terrorismo.

Desafíos que toman mayor relevancia, teniendo en cuenta que durante el 2012, el resultado acumulado del valor agregado de este sector respecto al presentado en 2011, mostró un crecimiento en 4,0%. Este comportamiento se explica por el crecimiento de los servicios de transporte terrestre con el 3,1%, vía aérea con el 7,8%, de los servicios complementarios y auxiliares 6,1% y de los servicios de correos y telecomunicaciones con 3,9% (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2013).

De tiempo atrás, las actividades económicas de mayor crecimiento han despertado el interés de las organizaciones criminales, para invertir en ellas y gozar con posterioridad de una apariencia de legalidad. Este proceso ha sido denominado: lavado de activos. Así mismo, en ocasiones las actividades económicas productivas también suelen ser utilizadas por las organizaciones criminales para financiar sus actividades o apoyar actividades terroristas.





Frente a los riesgos que existen para que estas organizaciones logren sus fines de lavar activos³ y financiar el terrorismo⁴, en adelante LA/FT, se ha construido desde el ámbito internacional y nacional medidas para contrarrestar estos delitos y combatir su impacto negativo en la sociedad y la economía.

No se puede olvidar, que organizaciones criminales con mayor poderío, pueden afectar la realidad económica al generar escenarios de competencia desleal, como cuando bajan los precios dentro del mercado, quiebran a sus competidores o los amenazan para sacarlos del mismo. Y que también afectan la seguridad y la convivencia ciudadana cuando logran intimidar a la ciudadanía a través de la extorsión y secuestro para poder extender sus acciones criminales.

Contexto nacional y el sector transporte

Colombia, al ser uno de los países que se ha visto afectado por organizaciones criminales (dedicadas al tráfico ilícito de drogas y otros delitos graves), así como por organizaciones armadas al margen de la ley (que ejecutan actos terroristas) y por casos de corrupción, ha buscado ratificar y aplicar todos los instrumentos internacionales y estándares relevantes en esta materia.

En este orden de ideas, las autoridades colombianas y la sociedad civil (y en especial los sectores económicos directamente afectados), tienen a su cargo el mayor de los retos, y no es otro diferente, a lograr que en Colombia se adopten y apliquen, de la mejor manera, la estrategia que el mundo ha adoptado para prevenir, controlar y reprimir las actividades delictivas.

Es frente a esa realidad, que las autoridades colombianas y empresarios de muchos sectores, buscan adoptar y aplicar los sistemas para la

³ Se entiende por **lavado de activo** (LA), el proceso en virtud del cual los bienes de origen delictivo se integran en el sistema económico legal con apariencia de haber sido obtenidos de forma lícita. Corresponde a las conductas contempladas en el Artículo 323 del Código Penal, adicionado por el Artículo 8 de la Ley 747 de 2002 y modificado por el Artículo 16 de la Ley 1121 de 2006.

⁴ **Financiación de terrorismo** (FT), es la recolección o suministro de fondos con el conocimiento que van a ser usados total o parcialmente para cometer actos de terrorismo o para contribuir en la comisión de actos terroristas. Corresponde a las conductas contempladas en el Artículo 345 del Código Penal, modificado por el Artículo 16 de la Ley 1121 de 2006

prevención, control, detección y represión del LA/FT que recomiendan los estándares internacionales.

El Sistema Integral de Prevención y Control del Riesgo de Lavado de Activos y Financiación del Terrorismo (SIPLAFT) es el sistema de prevención y control que deben implementar las empresas del sector transporte de carga para la adecuada gestión del riesgo de LA/FT. Para lo cual deberán adoptar procedimientos y herramientas que contemplen todas las actividades que realizan en desarrollo de su objeto social y que se ajusten a su tamaño, actividad económica, forma de comercialización y demás características particulares.

De acuerdo con la circular, la adopción del SIPLAFT debe cumplir como mínimo con las siguientes consideraciones:

<p>Diseño de las políticas para la implementación del SIPLAFT</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Es responsabilidad de la junta directiva o de quien haga sus veces, y cuando esta no exista, del representante legal.
<p>Aprobación de las políticas para la implementación del SIPLAFT</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Es responsabilidad del máximo órgano social o empresario, en el caso de las empresas unipersonales, o el accionista único en la sociedad por acciones simplificadas unipersonales. • Aquellas personas jurídicas que ya tienen implementadas políticas o sistemas de prevención y control del riesgo de LA/FT, deberán revisarlas para verificar que cumplen con lo dispuesto en la presente circular.
<p>Constancia de la aprobación de las políticas</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La aprobación de las políticas del SIPLAFT; deberá quedar debidamente documentada en el acta correspondiente e incluirse en las actividades que desarrollará la empresa.
<p>Comunicación</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Las políticas y procedimientos adoptados para la implementación del SIPLAFT, deberán ser comunicadas a todos los empleados, socios, directivos, administradores y cualquier otra persona que tenga vinculación con la empresa, con el fin de asegurar que sean entendidas, implementadas y mantenidas en todos los niveles de la organización.





<p>Nombramiento del oficial de cumplimiento</p>	<ul style="list-style-type: none">• Será responsable de implementar el SIPLAFT y de velar por su adecuado y oportuno cumplimiento. Deberá ser empleado de alto rango, tener capacidad de decisión y contar con el apoyo de la alta dirección en las tareas que se proponga ejecutar. Deberá manifestar la aceptación de dicho cargo por escrito.• Podrá ser el empresario o el accionista de la empresa unipersonal o de la sociedad por acciones simplificada unipersonal.• Deberá comunicar a la Superintendencia y a la UIAF.
<p>Capacitación</p>	<ul style="list-style-type: none">• Brindar capacitación, como mínimo una vez al año, a todos sus empleados sobre las políticas, procedimientos, herramientas y controles del SIPLAFT.• El personal debe estar en la capacidad de identificar cuando una operación es intentada, inusual o sospechosa. Así como cuándo debe reportarse, el medio para hacerlo y a quién.• Como parte de la cultura organizacional, se debe dejar evidencia de los procesos de capacitación.
<p>Documentación</p>	<ul style="list-style-type: none">• a) Actas de aprobación de las políticas del SIPLAFT.• b) Plan estratégico o documento de las políticas aprobadas.• c) Instructivos o manuales.• d) Informes del oficial de cumplimiento (OC).• e) Informes del revisor fiscal sobre el SIPLAFT• f) Constancias del envío de los ROS, remitidos a la UIAF, y demás reportes solicitados por ésta.• g) Constancias de la capacitación del SIPLAFT.• h) Actas de junta directiva de la presentación del informe del OC y del revisor fiscal.• i) Bases de datos de los reportes de transacciones sospechosas.

Como se señala en esta circular, los fenómenos criminales asociados al LA/FT representan un riesgo legal y reputacional al que se exponen las citadas empresas, con las consecuencias económicas negativas que pueden afectar la estabilidad financiera, y facilitan el que puedan ser utilizadas entre otros para el ocultamiento, manejo, inversión o aprovechamiento, en cualquier forma, de dinero u otros bienes provenientes de actividades delictivas o destinadas a ellas, o para dar apariencia de legalidad a los mismos. (Cámara de Comercio de Bogotá, 2012)

3. Factores de riesgo de LA/FT en la actividad de transporte

De conformidad con los estándares internacionales, los factores generadores del riesgo de LA/FT son los: productos, contrapartes, canales y áreas geográficas.

El primer análisis en la actividad de transporte se efectúa a partir del primer factor de riesgo de LA/FT, que es el “producto”, entendido como la operación del objeto social de la empresa: “transporte de carga o mercancías”.

Una de las formas más sencillas para conocer si un sector económico es vulnerable al LA/FT, es la de revisar si en la descripción del tipo penal, el “verbo rector” hace parte del objeto social de la empresa o del sector económico.

Como se observa en los artículos del Código Penal que se transcribe a continuación, la actividad de “transportar” (factor de riesgo producto) es una de las actividades considerada como “verbo rector⁵” de la conducta delictiva. Este sólo hecho hace que todo empresario que se dedique a la actividad de transporte sea altamente vulnerable al LA/FT.

El Artículo 323 del Código Penal, tipifica el Lavado de Activos en los siguientes términos:

*El que adquiera, resguarde, invierta, **transporte**, transforme, **almacene**, conserve, **custodie** o administre bienes que tengan su origen mediato o inmediato en actividades de tráfico de migrantes, trata de personas, extorsión, enriquecimiento ilícito, secuestro extorsivo, rebelión, tráfico de armas, tráfico de menores de edad, financiación del terrorismo y administración de recursos relacionados con actividades terroristas, tráfico de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias sicotrópicas, delitos contra el sistema financiero, delitos contra la administración pública, o vinculados con el producto de delitos ejecutados bajo concierto para delinquir, o les dé a los bienes provenientes de dichas actividades apariencia de legalidad o los legalice, oculte o encubra la verdadera naturaleza, origen, ubicación, destino, movimiento o derecho sobre tales bienes o realice cualquier otro acto para ocultar o encubrir su origen ilícito, incurrirá por esa sola conducta, en prisión de diez (10) a treinta (30) años y multa de seiscientos cincuenta (650) a cincuenta mil (50.000) salarios mínimos legales vigentes.*

⁵ Es el núcleo referido a los elementos objetivos que debe reunir el tipo penal, es la conducta que debe ser ejecutada por el actor para que se configure el respectivo delito.





Así mismo, el Artículo 345 del Código Penal tipifica la Financiación del Terrorismo y de grupos de delincuencia organizada y administración de recursos relacionados con actividades terroristas y de la delincuencia organizada, en los siguientes términos:

*El que directa o indirectamente provea, **recolecte, entregue, reciba, administre, aporte, custodie o guarde** fondos, bienes o recursos, o realice cualquier otro acto que promueva, organice, apoye, mantenga, financie o sostenga económicamente a grupos de delincuencia organizada, grupos armados al margen de la ley o a sus integrantes, o a grupos terroristas nacionales o extranjeros, o a terroristas nacionales o extranjeros, o a actividades terroristas, incurrirá en prisión de trece (13) a veintidós (22) años y multa de mil trescientos (1.300) a quince mil (15.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.”*

Así las cosas, y en el desarrollo de su actividad económica, los empresarios dedicados a la actividad de transporte público terrestre automotor, pueden estar expuestos a los riesgos asociados al LA/FT.

Ahora bien, los otros factores generadores de riesgo del LA/FT que deben tener en consideración los empresarios del transporte son las “contrapartes”, los “canales” y las “áreas geográficas”.

A continuación, relacionamos algunos casos que deben ser tenidos en cuenta frente a las “contrapartes” de los transportadores ya que pueden ser afectados por el LA/FT.

En la compra de sus equipos (contraparte: proveedor o vendedor del vehículo)

La UIAF en el documento titulado “El Riesgo de Lavado de Activos y Financiación del Terrorismo, en el Sector del Transporte de Carga Terrestre”, expresó que: “solamente en las operaciones de compra y venta de vehículos de transporte de carga terrestre en el mercado nacional entre 2007 y 2011, se observan 71.090 operaciones de compraventa de vehículos de transporte de carga por carretera por valor de \$71,9 billones de pesos⁶”.

⁶ Ver “El Riesgo de Lavado de Activos y Financiación del Terrorismo, en el Sector del Transporte de Carga Terrestre”. Pág. 10.

Uno de los métodos utilizados por los delincuentes para el LA/FT es la compraventa de vehículos con recursos de origen ilícito, los cuales terminan siendo adquiridos con recursos lícitos por parte de empresarios legales. Los adquirentes de estos bienes pueden verse afectados por procesos de LA/FT.

En estas operaciones, los transportadores se pueden ver afectados por el LA/FT, pues sin una adecuada diligencia y gestión de los riesgos asociados al LA/FT sobre sus bienes, podrían recaer acciones de extinción de dominio, y si no actuaron con la debida diligencia podrían estar en curso procesos penales en su contra.

De ahí, que las empresas dedicadas a la compraventa de automotores han sido consideradas como vulnerables para el LA/FT, motivo por el cual la UIAF mediante la Resolución 114 de 2007, las obligó a realizar reportes para la prevención del LA/FT.

En la publicación especializada sobre temas de LA/FT “INFOLAFT”, se expresa, en torno a este asunto, lo siguiente: *“No es secreto que los propietarios de camiones han venido denunciando la presunta presencia de dineros provenientes de actividades ilícitas en la compra de camiones, lo que ha llevado a una sobreoferta de camiones. El gobierno del presidente Santos ha anunciado que profundizará en este tipo de denuncias.”*

Las acciones de competidores ilegales

La UIAF en la citada publicación resalta lo siguiente: *“Otro aspecto que llama la atención sobre el sector es la liberación en el cobro de los fletes por parte del transportador, producto de la mayor competencia. Esta situación afecta de forma importante a los transportadores previamente establecidos, ya que pueden ingresar organizaciones de carácter ilegal a las empresas, ofreciendo servicios a menores precios que sus competidores”*.

Normalmente, los lavadores de activos constituyen empresas que realizan en un determinado sector operaciones por precios sustancialmente menores a los del mercado, es lo que se conoce como la “prima del lavado”. Esta circunstancia, es una de las principales causas de la quiebra de los empresarios legales y uno de los tantos efectos negativos del LA/FT.

Por lo anterior, los más interesados en que no haya operaciones de LA/FT en el sector transporte deben los mismos empresarios legales, quienes





deberían concertar con las autoridades las medidas que sean adecuadas y suficientes para la protección de su actividad y sector económico. Tal como lo ha expresado en distintos foros el Director de la UIAF, la prevención del LA/FT es un asunto “supervivencia de las empresas”.

Otra modalidad de LA/FT que puede presentarse en este sector, consiste en la venta de servicios de carga inexistente. Llama la atención de algunos analistas del mercado, el alto número de vehículos de carga que supuestamente están transitando por las carreteras de Colombia facturando fletes sin que realmente existan los viajes o facturando carga inexistente. Las operaciones descritas son algunas tipologías de LA/FT que se pueden dar en este sector.

Los generadores de carga (clientes)

Los generadores de carga son los empresarios (contrapartes – clientes) de otros sectores productivos cuyas mercancías requieren ser trasladadas de una ciudad a otra, para lo cual utilizan el servicio de las empresas de transporte de carga terrestre.

El evento de riesgo asociado al LA/FT frente a este tipo de contrapartes (generadores de carga), consiste en precisamente “transportar” (uno de los verbos rectores del delito de LA), bienes que sean de origen ilícito. Lo anterior, obliga a que los transportadores adopten controles adecuados y suficientes para mitigar estos riesgos.

En estos casos, los empresarios del transporte deben dar aplicación al principio de “conoce a tu cliente” para lo cual debe aplicar metodologías propias de los sistemas de gestión de riesgos, teniendo presente que dependiendo de la actividad de su cliente, o de otros factores de riesgo (como las áreas geográficas), depende el nivel de riesgo o vulnerabilidad de éste para el LA/FT. Debiendo el empresario del transporte aplicar medidas de debida diligencia mejorada frente a generadores de carga que sean calificados como de “alto riesgo” de LA/FT.

Ejemplos de este tipo de generadores de carga (contrapartes) pueden ser, entre otros, bienes de controlados por las autoridades, capitales que son objeto de operaciones de comercio exterior, bienes cuyo origen o destino son áreas geográficas alto riesgo, etc.

A su vez, la UIAF en el citado documento expresa: *En los últimos diez años, la economía colombiana ha visto un cambio en el entorno económico marcado*

por la liberalización de la economía y por la globalización de los mercados. Ello ha supuesto mayor facilidad y aumento en el intercambio de bienes y servicios, poniendo de relieve la importancia del transporte en ese nuevo escenario. Colombia y sus sectores principales de actividad económica están inmersos en dicho entorno, vendiendo sus productos en mercados globales, considerando la exportación como una línea estratégica para mejorar los resultados y lograr las metas propuestas de crecimiento económico y mejoramiento del bienestar de los colombianos. Esa situación es la que confiere al transporte por carretera una gran importancia como garante de la internacionalización de la economía nacional, además de la entrada en vigencia de los tratados de libre comercio con Estados Unidos, Corea del Sur y Panamá, entre otros.”

De acuerdo con lo anterior, los empresarios del transporte público de carga terrestre tienen y tendrán una amplia gama de clientes, entre los cuales muchos de ellos realizan actividades vulnerables de LA/FT o contratan el “transporte” de bienes o mercancías igualmente vulnerables al LA/FT.

Las empresas encargadas de la coordinación, recepción y/o de la carga

En ocasiones, algunas de las contrapartes del empresario de transporte son empresas que por su actividad han sido calificadas como “sujetos obligados” a adoptar sistemas de prevención del LA/FT, esta calificación se origina precisamente en el hecho de realizar actividades vulnerables al LA/FT. Es así como la Ley y la Circular 170 de 2002 de la DIAN exige a las sociedades de intermediación aduanera, empresas transportadoras, agencias de carga internacional, empresas de mensajería, entre otras, adoptar sistemas de prevención del LA/FT.

Sin embargo, empresas que por su naturaleza puede tener un alto riesgo inherente del LA/FT, por el hecho de que estén obligados a contar con sistemas de prevención de LA/FT, que cumplan con los requisitos legales, pueden ser contrapartes con un nivel de riesgo residual menor.

Conductores y operadores individuales

En ocasiones, las empresas de transporte no utilizan vehículos propios, sino que contratan los servicios de transportadores a los que les pagan una retribución denominada flete por transportar la mercancía que les ha sido entregada por los generadores de carga.





Este tipo de contrapartes (que podrían ser calificados como un “canal” para efectos de los factores de riesgo de LA/FT) también pueden ser generadores de riesgos asociados al LA/FT si la empresa que las contrata no cuenta con sistemas que permitan identificar eventos de riesgo y adoptar los respectivos controles.

Destinatarios

El destinatario es la persona a quien va dirigida la carga, es quien recibe el producto del objeto social prestado por la empresa de transporte de carga. Para efectos de las normas de prevención del LA/FT, estos podrían ser considerados como “usuarios”. Sin embargo, de conformidad con dichas normas y los estándares internacionales deben ser objeto de los controles que normalmente se aplican a los “usuarios”.

En este caso, además de presentarse vulnerabilidades en el lavado de activos, podríamos estar frente a eventos de riesgo vinculados al financiamiento del terrorismo, donde el elemento central es el “destino” de la carga.

Además de la necesidad de conocer y analizar los riesgos que pueden existir en las diferentes relaciones con las mencionadas “contrapartes”, para efectos de dar cumplimiento a las normas relacionadas con el control, detección y reporte de operaciones, es de vital importancia el “conocimiento del mercado”, otro de los principios o políticas para prevenir y detectar el LA/FT.

En el sector del transporte público terrestre automotor se pueden identificar tres mercados:

1. El mercado de los generadores de carga
2. El mercado de las empresas de transporte que adquieren el servicio de los transportadores
3. El mercado de los destinatarios de la carga.

Negocios responsables y seguros y el sector transporte de carga terrestre

Con el fin de dar herramientas para este trabajo conjunto entre autoridades y sector privado, la Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y Delito (UNODC), con el apoyo de la Embajada Británica, la

Cámara de Comercio de Bogotá y el Ministerio de Justicia y del Derecho, se ha creado el programa Negocios Responsables y Seguros (NRS), uno de los objetivos de este programa es diseñar modelos o guías para facilitar la gestión de los riesgos asociados a las actividades delictivas de acuerdo con las buenas prácticas, los estándares internacionales y las Convenciones de las Naciones.

El trabajo realizado por el Programa Negocios Responsables y Seguros (NRS) tiene como uno de sus objetivos apoyar a las empresas del sector real en prevención de los riesgos asociados a los diversos delitos a los que están expuestas.

En el 2011, en el marco de Negocios Responsables y Seguros (NRS), se creó el primer Modelo de Gestión Empresarial (Modelo NRS) para gestionar el riesgo de LA/FT, el cual constituyó en una herramienta práctica para que empresarios y administradores de las empresas de todos sectores de la economía, pudieran incluir e integrar medidas para la prevención de las actividades delictivas y proteger sus negocios de forma responsable y segura.

Con el Modelo NRS⁷ se entregaron herramientas a los empresarios para prevenir que los negocios sean utilizados para cometer estos delitos. Adicionalmente, facilitó la adopción de las medidas preventivas, teniendo en cuenta los avances que en materia de Responsabilidad Social Empresarial y Gobierno Corporativo hayan adelantado las empresas.

El Modelo NRS parte de la base de que cada negocio tiene su propio sistema de administración y cultura gerencial, por lo tanto, el Modelo NRS busca integrarse al sistema de administración que maneja la empresa, facilitando de esta manera su implementación y seguimiento.

En ese contexto, los modelos NRS deben ser entendidos como guías prácticas para la adopción de sistemas de gestión del riesgo de LA/FT. La estructura de este Modelo, busca respetar el estándar internacional de administración de riesgos, adecuándolo a la naturaleza especial del riesgo de LA/FT. Así mismo, se basa en el Modelo NRS, pero adecuándolo a las características y especificidades de cada sector.

⁷ Disponible en: <http://www.negociosresponsablesysegueros.org/dynamicdata/MODELO%20NRS>.
PDF



Así, dentro de la estructura del Sistema, hemos previsto las siguientes etapas:



Estas medidas deben convertirse en una buena práctica y hacer parte de su cultura empresarial, ya que permitirá fortalecer e implementar medidas preventivas o controles en los negocios con el fin de garantizar su permanencia, transparencia, reputación y evitar verse involucrados en actividades ilícitas.

Es necesario el liderazgo y compromiso por parte de los involucrados en las cadenas de suministros. Así como, la evaluación permanente de los riesgos de LA/FT por parte de los empresarios, y mantener el interés y la motivación para actualizar de manera permanente sus conocimientos e identificar nuevas y mejores prácticas por parte de los empresarios. Fuente: Dirección de Seguridad y Convivencia, Vicepresidencia de Gobernanza, Cámara de Comercio de Bogotá.



CAPÍTULO 5

INFRAESTRUCTURA INSTITUCIONAL PARA LA PREVENCIÓN

Sistema de prevención policial



En el cumplimiento de la misión que le ha otorgado la Constitución Política de Colombia, la Policía Nacional tiene como prioridad el mantenimiento de las condiciones necesarias para el ejercicio de las de los derechos y libertades públicas y para asegurar que los habitantes de Colombia convivan en paz. Artículo 218.

Es así, que la Policía Nacional día a día ha ido desarrollando importantes esfuerzos, con el objetivo de hacer frente a los retos en seguridad que impone un mundo globalizado. Ante esta realidad, la Policía Nacional ha liderado importantes programas entre los que se encuentran el Sistema de Prevención, que tiene como objetivo *“lograr que ningún riesgo o ninguna amenaza se materialice, disminuyendo su probabilidad de ocurrencia o reduciendo el impacto, o sus efectos sobre una población ante su ocurrencia”* (Policía Nacional, 2013).

Este sistema identifica una estructura orgánica de prevención y participación ciudadana, un subsistema institucional de participación activa de la ciudadanía, una metodología para generar niveles de despliegue y el mejoramiento del servicio de policía. En este sentido, se presenta una oferta institucional de prevención que promueve la anticipación (previsión), promoción y responsabilidad compartida en la





que se identifican ocho (8) tipos de programas que focalizan esfuerzos conjuntos con la comunidad.

Conceptualmente, la prevención policial se define como el conjunto de estrategias y procesos encaminados a identificar, comprender, caracterizar, priorizar y anticipar los riesgos y amenazas en un territorio, para encaminar las actividades que ejecutan los miembros de la Policía Nacional, cuya intención expresa es reducir la probabilidad de ocurrencia de las causas de las violencias, delitos y contravenciones, actuales y emergentes, identificadas y priorizadas en una jurisdicción, para que de manera corresponsable con los actores públicos, privados y del tercer sector, se construya una cultura de convivencia y seguridad ciudadana.

En razón de lo anterior se contemplan dos tipos de prevención:

- 1. Prevención social:** Estrategias dirigidas a actuar en forma directa o indirecta sobre las condiciones y los factores sociales que favorecen ciertas situaciones de violencia, delitos o conflictos que afectan la seguridad y la convivencia ciudadana.
- 2. Prevención situacional:** intervenciones orientadas a la recuperación y mantenimiento de espacios y vías públicas deteriorados o que sirven para el desarrollo de situaciones de desorden público, de violencia o delictivas (Policía Nacional, 2013)

De esta manera, el Sistema de Prevención está conformado por:

El Subsistema Institucional, entendido como la interacción de actores institucionales encaminada a la prevención situacional y social de los factores que ponen en riesgo la seguridad y la garantía de las condiciones para la convivencia ciudadana (organismos públicos y privados, nacionales y locales interactuando para la prevención situacional y social de los factores que ponen en riesgo la seguridad y para garantizar las condiciones para la convivencia ciudadana).

Sin embargo, en el subsistema institucional a parte de las entidades de orden nacional, dos elementos más van a jugar un papel determinante en la dinamización del proceso: La Policía Nacional de Colombia, con un papel articulador y de instrumento para la prevención y anticipación del

delito, la prevención del riesgo y su mitigación y al otro actor se suman las autoridades territoriales en departamentos y municipios, corresponsales en la generación de acciones de prevención social y situacional del crimen y el delito.

EL **Subsistema Sociedad**, que corresponde al conjunto de actores (sociedad) que con sus acciones construyen una red de interacciones (lo social) que afectan positiva o negativamente su entorno, lo cual incide de manera directa en la reducción o disminución de los riesgos que afectan la seguridad y convivencia ciudadana.

Ahora bien, la dinamización del Sistema de Prevención está determinada por 4 ejes: (Policía Nacional, 2013)

Coordinación: Se trata de la concertación de medios y esfuerzos para ejecutar una acción común que busca utilizar el conocimiento para la toma de decisiones que se traduzcan en acciones de prevención

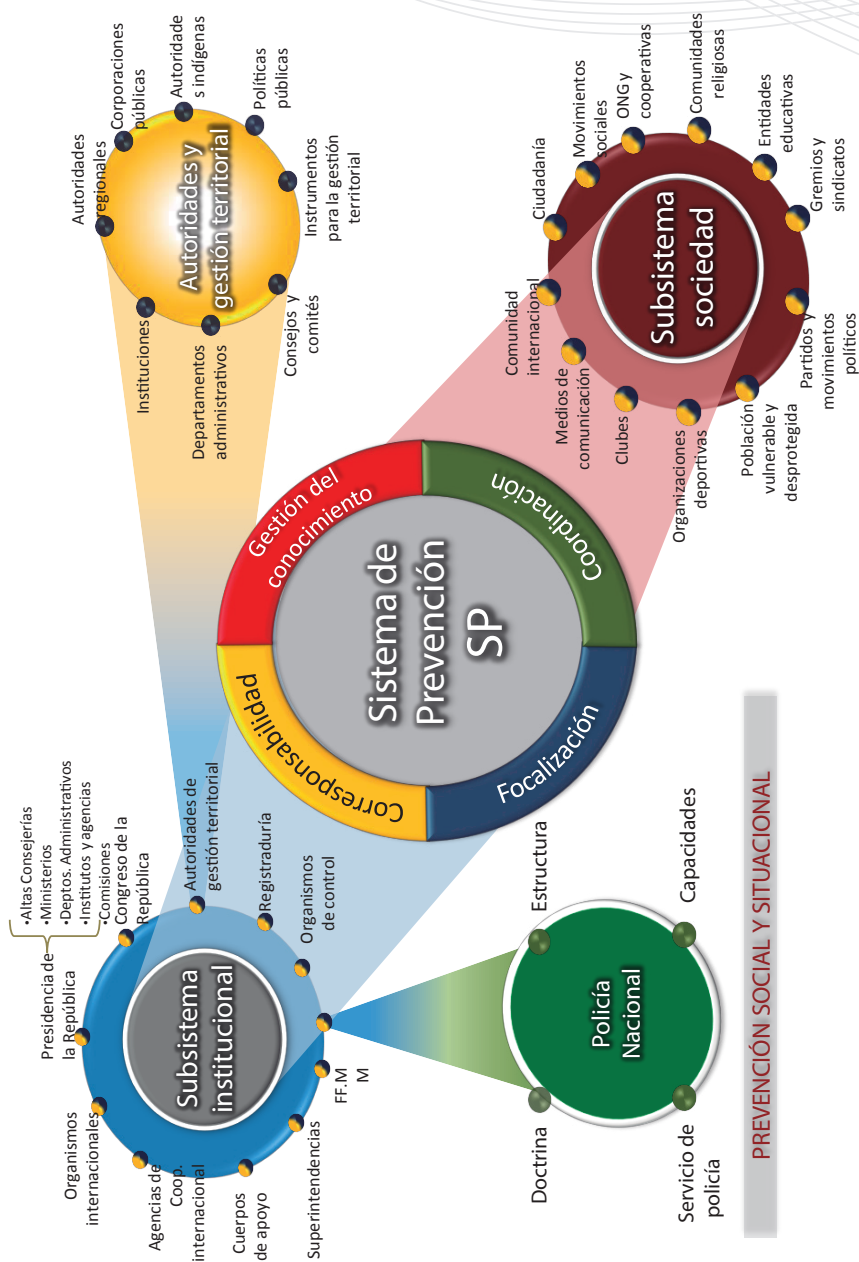
Corresponsabilidad: Es la relación que se desarrolla entre los actores que intervienen en el sistema, y que bajo una responsabilidad compartida desarrollan esfuerzos en actividades preventivas con la comunidad.

Gestión del conocimiento: Es la acción conjunta entre los diferentes actores del Sistema de Prevención que busca recolectar, unificar y utilizar información que les permita organizar acciones preventivas con mayor efectividad.

Focalización: Corresponde a la necesidad de orientar y dirigir los recursos y estrategias en relación con las necesidades y prioridades, que requieren una actuación particular, y considerando en ello el contexto (diferencias culturales, topográficas y geográficas).



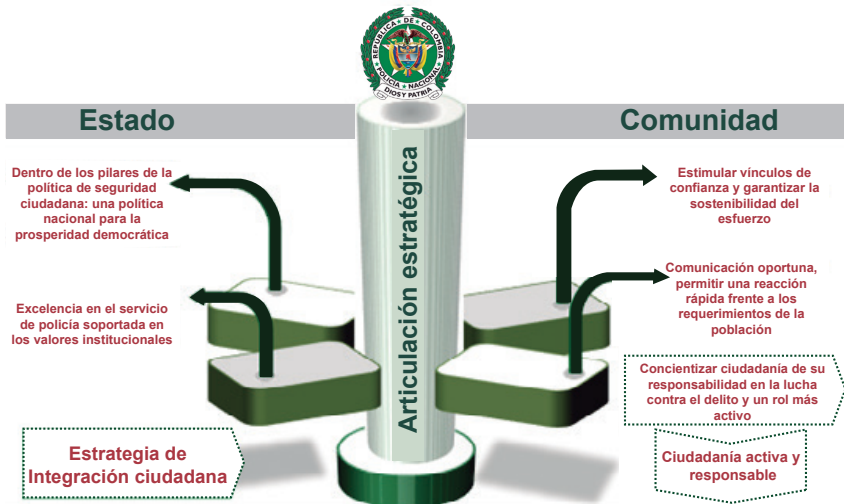
Sistema de prevención



PREVENCIÓN SOCIAL Y SITUACIONAL

Se comprende entonces que los subsistemas antes mencionados deben interactuar dentro del sistema de manera conjunta y coordinada por una política, principios y normas de actuación para reducir los riesgos en la seguridad ciudadana.

Con lo anterior, se reafirma la importancia de establecer una sinergia entre la institución y la comunidad, que optimice la prevención en seguridad y convivencia, con mecanismos generales y específicos, buscando soluciones anticipadas a las necesidades de la sociedad y sus instituciones, con articulación y liderazgo del nivel estatal (Policía Nacional, 2013)



En el cumplimiento del Sistema de Prevención, la Policía Nacional ha implementado diversas herramientas y programas que pretenden la integración de procesos, procedimientos y formas de participación ciudadana en asuntos propios de la misión institucional (Dirección General de la Policía Nacional, 2009), este es un procedimiento que ha sido implementando a lo largo y ancho del territorio nacional y que es integrador porque procura el trabajo en equipo entre la Policía Nacional y la comunidad.





Los programas que hoy son parte de la prevención se relacionan a continuación:

Dirección de Seguridad Ciudadana - DISEC

- Escuelas de convivencia y seguridad ciudadana.
- Redes de apoyo .
- Red de cooperantes.
- Policía Cívica
- Jóvenes a lo bien!
- Encuentros comunitarios

Dirección de Seguridad Rural - DICAR

- Desarrollo de proyectos productivos: Familias campesinas en extrema pobreza
- Escuelas de convivencia ciudadana en el ámbito rural
- Campañas educativas y preventivas
- Cívica Juvenil
- Frente de seguridad rural

Dirección Antinarcoóticos DIRAN

- Programa de prevención esolarizado dirigido a niños, niñas, adolescentes y adultos.
- Aprende jugando , aprende a valorarte
- Educar y prevenir
- Toma el control de tú vida
- Educación para padres.
- Estrategia psicologica de prevención frente al tráfico de sustancias ilícitas
- Estrategia de prevención frente a comportamientos asociados a la siembra de cultivos y produccion de drogas ilícitas

Dirección de Protección DIPRO

- Programa de sensibilización.
- Grupo juvenil ambiental “amigos de la naturaleza” y celebración fechas ambientales.
- Programa organización comunitaria.
- Intervención en factores de riesgo en el entorno.
- Programa abre tus ojos a la primera infancia; a la niñez inmediata; a la adolescencia y a la familia y comunidad.
- Civiplayas, Rutas Turísticas.
- Camapaña de prevención: No a la explotación de niños, niñas y adolescentes por turistas, Turismo sano, sin drogas
- Protección al patrimonio cultural

Dirección de Tránsito y Transporte - DITRA

- Programa de pedagogía en seguridad vial.
- Patrullas escolares.
- Campañas de prevención dirigida a intervinientes en el tránsito.
- Campañas en espacios radiales y televisivos dirigida a la prevención de la accidentalidad vial.
- Comité de seguridad vial.
- Red de cooperantes viales (RECVI)
- Alianzas estratégicas afines a la prevención de la accidentalidad vial.
- Programa salvavías.
- Red Integral para el transporte RISTRA

Dirección Antisecuestro y Antiextorsión - DIASE

- Campañas
- Conferencias
- Alianzas estratégicas contra el secuestro y la extorsión

Dirección de investigación Criminal e INTERPOL DIJIN

Frente de Seguridad Empresarial FSE (Red empresarial)

Desde el año 2000 la Policía Nacional a través de la DIJIN, en su rol institucional de lucha contra las manifestaciones delictivas que afectan la seguridad y convivencia ciudadana en un espectro integral de la sociedad, puso en marcha el Frente de Seguridad Empresarial como un programa especializado de prevención, para atender las necesidades del sector empresarial, identificándole como estratégico para atender el nivel de riesgo del sector productivo del país, conforme a sus operaciones en las que se exponen cuantiosas cifras en el diario ejercicio de desarrollar actividad empresarial en Colombia.

Consciente de su liderazgo frente al proceso de investigación criminal, la DIJIN despliega un proceso de prevención institucional, con el fin de optimizar los recursos y capacidades para anticiparse al delito que afecta a los gremios y las empresas, apoyando de manera conjunta la labor de prevenir que estos sean víctimas de los delitos que afectan su patrimonio económico, pues este sector mueve la economía del país con sus inversiones y la generación de empleo, que por supuesto, generan un impacto social y económico favorable si está acompañado del factor seguridad.





¿Qué es el FSE?

Es un programa de prevención (organización cívica sin ánimo de lucro), que se implementó desde el 2001 y que lidera la Policía Nacional, con el fin de establecer una alianza estratégica entre la Institución y el sector empresarial, en pro de la seguridad y el control de los delitos que afectan el sector productivo a nivel nacional e internacional.

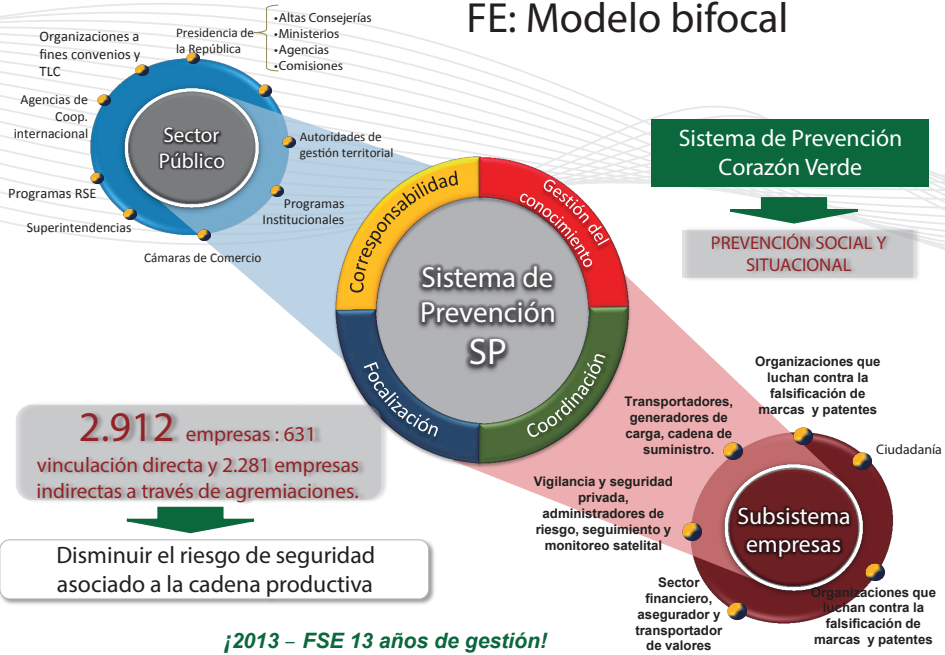
La labor que desarrolla el FSE se concentra en apoyar a las empresas nacionales y extranjeras de cualquier sector empresarial, para que garanticen la continuidad del negocio dentro de la cadena productiva, mediante el trabajo coordinado con la Policía Nacional, adoptando mejores procesos orientados a optimizar la seguridad de sus actividades, a través de la prevención, reacción y apoyo a la judicialización, con el fin de reducir los riesgos corporativos (entre otros, la criminalidad que los afecta) para personal, infraestructura, maquinaria, equipo y otros activos.

¿Quiénes Integran el FSE?

Actualmente, el Frente en el marco de un modelo bifocal y multisectorial, impacta **más de 2.300 empresas y agremiaciones** de cinco sectores a nivel nacional e internacional:

- 1) Organizaciones de transporte, entes generadores de carga, actores en general de la cadena de suministro.
- 2) Entidades financieras y aseguradoras.
- 3) Multinationales de explotación de recursos naturales (petroleras y mineras).
- 4) Empresas de vigilancia y seguridad privada.
- 5) Gremios que luchan contra la falsificación en todas sus formas.
- 6) Así mismo, lo integran Cámaras de Comercio Nacionales y de otros países en Colombia, representantes de los Ministerios, Superintendencias, programas de fomento empresarial a nivel nacional e internacional, organizaciones de responsabilidad social empresarial y afines a convenios y tratados internacionales firmados en Colombia.

FE: Modelo bifocal



Con el ánimo de acercar más la Institución a los sectores y fortalecer el intercambio de información, el programa ofrece en el marco de su portafolio de servicios:

- ❖ Capacitaciones mensuales
- ❖ Asesorías técnicas
- ❖ Mesas casuísticas
- ❖ Recepción de denuncias
- ❖ Suministro de información estadística de criminalidad
- ❖ Apoyo en el análisis y estudio de asociados de negocio
- ❖ Suministro de requerimientos judiciales vigentes

Es importante resaltar que el Frente organiza un encuentro anual, en el que la Policía Nacional a través de la Dirección de Investigación Criminal e INTERPOL, convoca al nivel gerencial del sector privado para compartir temáticas de su interés y relacionadas con la prevención para



concientizar la responsabilidad y compromiso que debe generarse desde el sector privado en los temas de seguridad.

Beneficios de pertenecer al FSE

Sin lugar a dudas el FSE, es un programa que ha sido diseñado para brindar garantías a los empresarios que han decidido ser directa o indirectamente parte de este proceso, y su participación dentro del Frente le ofrece un sinnúmero de beneficios para la conservación de su patrimonio, salvaguardar sus intereses, infraestructura y capital humano.

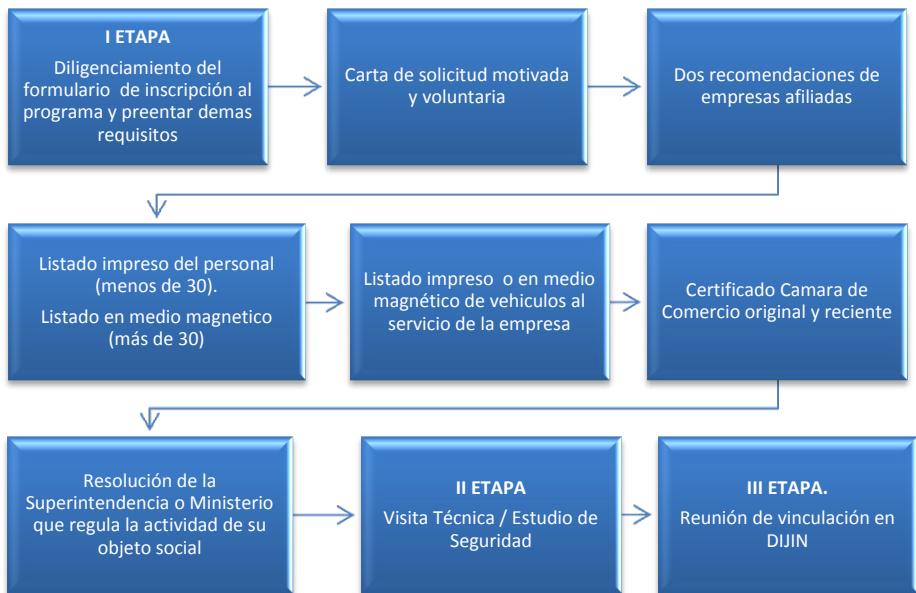


- Es una herramienta que se encuentra especialmente diseñada para las empresas (grandes, medianas o pequeñas) y para fortalecer los sistemas de prevención de riesgos.
- Una oportunidad para la adopción de buenas prácticas corporativas.
- Es tener cultura de responsabilidad social empresarial que contribuye a proteger el mercado.

- Comprender que la seguridad es un beneficio común.
- Permite comprender que cuando los riesgos y la rentabilidad están asociados permite realizar análisis predictivo y oportuno.
- Tener un equilibrio entre el negocio y los controles.
- Establecer una cultura de prevención.
- Hacer parte sin ningún costo de un frente común en contra de las economías criminales.

¿Cómo Pertener al FSE?

Para hacer parte de este equipo de empresas comprometidas con la seguridad empresarial se deben superar la selección la cual consta de las siguientes etapas:



Criterios de Permanencia

En procura de garantizar la sostenibilidad y mejora continua del programa de prevención, se han fijado unos criterios mínimos de permanencia, con el fin de garantizar la adopción de un sistema integral empresarial de seguridad, así:





Expedición de constancias de afiliación

Reporte de siniestros y preventivos.	10
Suministro de denuncias.	10
Asistencia capacitaciones.	10
Asistencia a mesas técnicas sectoriales.	10
Suministro de información.	10
Actualización de documentos.	10
Cultura consulta antecedentes.	10
Certificación en sistemas de gestión.	10
Participación en flota de avantel 123 del FSE.	10
Asistencia a encuentro anual.	10
TOTAL	100

Bajo estos criterios el FSE desarrolla un seguimiento a la respuesta que las empresas afiliadas desarrollan sobre los compromisos adquiridos al momento de la afiliación, y lo hace a través de tres fases, como se relaciona en el siguiente gráfico:

Indicadores de gestión de la prevención Indicadores

Gestión en cifras del FSE

Desde 01/01/12 hasta 31/12/12



Consultas de antecedentes

202.751

Consultas positivas

74

Atención de preventivos

49

Siniestros atendidos

54

Constancias para procesos licitatorios

121

360

Boletines informativos

www.policia.gov.co



Funcionarios de las empresas beneficiados

1.339

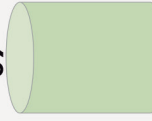
Capacitaciones

21



Capacitaciones en prevención

89



Gestión capacitaciones funcionarios DIJIN

Mesas técnicas

04

Suministro de estadística

75

Empresas vinculadas → 103

03 Frentes Regionales (Medellín, Cali, Meta)

02 Reunión con Consejo Directivo

¡2013 - FSE 13 años de gestión!





¡Algunos eventos liderados, que fortalecen su continuidad de negocio!



La denuncia y sitios de recepción

Con el objetivo de fortalecer la confianza y la seguridad a nivel corporativo, se invita a todos los miembros de las empresas a ejercer el derecho de hacer denuncias, acto a través del cual se declara la existencia de un hecho que reviste caracteres de delito, y sobre el cual las autoridades competentes deben tomar medidas para evitar la reiteración de los hechos de criminalidad (Anónimo , 2013).



Es así, que la Policía Nacional ha estado en la búsqueda de acciones que permitan crear una cultura a favor de denuncia y por esta razón ha dispuesto para la ciudadanía salas en las cuales se puedan acercar a desarrollar sus denuncias de actos criminales de los que han sido objeto o tienen conocimiento.

Hoy, se cuentan con 36 salas de denuncia en la ciudad de Bogotá, 26 salas más a nivel nacional y 4 últimas de carácter especial que se encargan de acciones delictivas en automotores, secuestro y extorción, delitos sexuales y delitos informáticos.

A continuación se relacionan algunos puntos de atención que recepcionar las denuncias a ciudadanos en la ciudad de Bogotá.





SALAS DE RECEPCIÓN DE DENUNCIA	DIRECCIÓN	HORARIO
Alcaldía Suba	Diagonal 128 B Bis # 56 -01	7:30am – 8:00pm
E-12 Barrios Unidos	Calle 72 # 62 - 81	7:30am – 8:00pm
E-13 Teusaquillo	Carrera 13 # 39 - 86	7:30am – 8:00pm
E-14 Mártires	Carrera 24 # 12 - 50	7:30am – 8:00pm
E-15 Antonio Nariño	Carrera 24 # 18 - 90 sur	7:30am – 8:00pm
E-16 Puente Aranda	Carrera 40 #10 A - 08	7:30am – 8:00pm
E-17 Candelaria	Carrera 7 # 60 A -12	7:30am – 8:00pm
E-18 Rafael Uribe	Calle 27 # 24 c -51 sur	7:30am – 8:00pm
E-19 Ciudad Bolívar	Transversal 73 #70 ^a – 04 sur	7:30am – 8:00pm
E-21 Aeropuerto	Av. Calle 26 # 112 - 51	7:30am – 8:00pm
E-22 Terminal de Transportes	Diagonal 230# 69 - 60	7:30am – 8:00pm
Grupo Automotores	Carrera 15 # 6 – 20 piso I	7:00am – 8:00pm

Trámite de denuncias de ciberdelitos en las empresas

Como ya se indicó, la denuncia es toda manifestación juramentada de una persona ante la Policía Judicial u otra autoridad sobre la posible comisión de un delito; toda persona debe denunciar a la autoridad los delitos de cuya comisión tenga conocimiento y que deban investigarse de oficio. Artículo 67. Deber de Denuncia. Ley 906 de 2004 C.P.P.

La Ley 1273 de 2009 tipificó nueve delitos (09) que describen los atentados contra la confidencialidad, integridad y disponibilidad de la información en Colombia. Mayor información en: <http://www.ccp.gov.co>

Para instaurar una denuncia el Centro Cibernético Policial realiza las siguientes consideraciones:

- Debe existir una coordinación entre la oficina jurídica y el área de informática, y tener en cuenta los siguientes aspectos:
 - Debe contener una relación detallada de los hechos que conozca el denunciante.

- Quien la reciba advertirá al denunciante que la falsa denuncia implica responsabilidad penal.
- Solo podrá ampliarse por una sola vez a instancia del denunciante <http://www.ccp.gov.co/ciberseguridad.php>
- En caso de que exista recolección de evidencia digital por parte de quien gestiona el incidente podrá aportarla.
- En todo caso se deberá respetar los principios de la cadena de custodia. Artículo 255. Ley 906/04.
- Establezca una política de seguridad informática que incluya desde copias de la información en un sitio externa a las instalaciones, procedimiento o protocolos para asegurar la información, control de dispositivos externos, protocolos para el uso de internet, etc.
- A través del sitio www.ccp.gov.co opción acceso rápido **DENUNCIE** ó directamente en el chat 24/7 **CAIVIRTUAL**, Chat de la Ciberseguridad; allí encontrará información de los sitios a dónde dirigirse si quiere radicar una denuncia. (Usualmente lo hace el apoderado legal).
- Igualmente, la Fiscalía General de la Nación ha dispuesto un directorio de atención al ciudadano donde usted encontrará información útil en el momento de denunciar un delito.
- Recuerde que a partir de la denuncia se genera el Número Único de Noticia Criminal (NUNC) que le permitirá hacer seguimiento al trámite de su denuncia.

<http://www.fiscalia.gov.co/colombia/servicios-de-informacion-al-ciudadano/centros-de-atencion-ciudadana/>





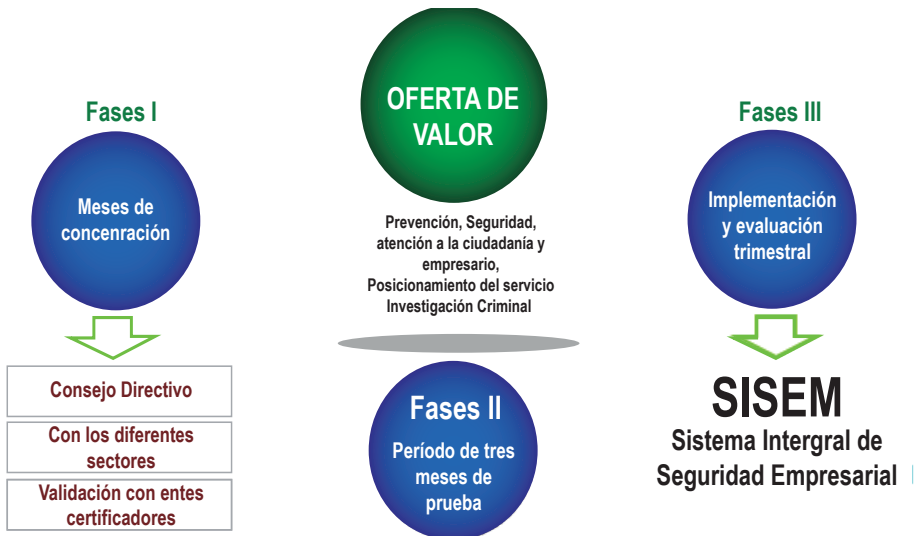
Policía Nacional





CAPÍTULO 6

Propuesta Modelo Sistema de Gestión Integral de la Seguridad Empresarial SISEM



Como modelo orientador, la DIJIN representada en el Frente de Seguridad Empresarial y tras los análisis realizados, entrega un sistema facilitador en la administración de riesgos como parte central de un programa mediante el cual todas las partes de la cadena de suministros trabajan conjuntamente por un objetivo común : **LA SEGURIDAD.**

En este contexto, el Frente de Seguridad Empresarial propone a los empresarios integrarse y adoptar en el marco de los criterios de permanencia, un Sistema Integral de Seguridad Empresarial (SISEM).





Este sistema evidencia, cómo los aspectos claves a la hora de desarrollar la cadena de suministros, son aquellos que garantizan la fluidez en la operación de una forma confiable y segura.



El objetivo de adoptar este sistema es equilibrar la cadena de suministros vs Gestión de Riesgos lo que permita garantizar el abastecimiento confiable y seguro. De esta manera, el modelo procura contribuir a

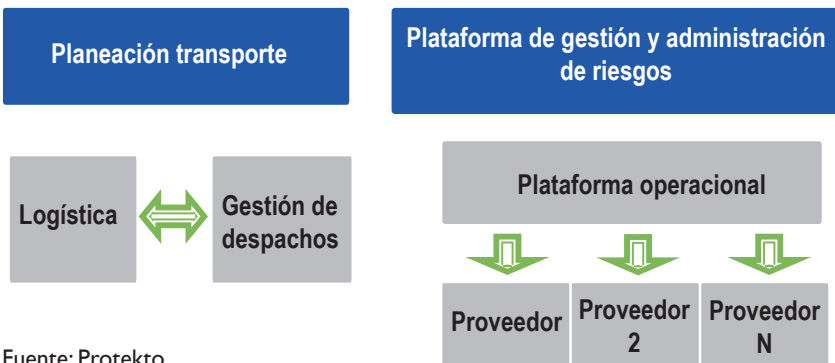
que la carga llegue a tiempo y segura a un costo óptimo que asegure la disponibilidad del producto al mercado.

Modelo propuesto

Integración entre partes

En el diseño e implementación del modelo, se deben considerar las partes involucradas con el fin de asegurar la alineación entre ellos para GARANTIZAR fluidez del proceso, cumpliendo con los TIEMPOS de entrega y los PROTOCOLOS de SEGURIDAD.

Procesos de seguridad en la cadena logística



Fuente: Protekto

De esta manera, para el cumplimiento del objetivo antes mencionado se recomienda tener:

Visibilidad de comienzo a fin: Esto implica que se deba tener un seguimiento responsable de cada uno de las acciones que se desarrollan en la cadena de suministros, es decir, desde el recibo del plan de despachos, pasando por el cargue y la entrega física del producto en su destino.

El 100% del control de la operación: Esta recomendación debe contener los siguientes parámetros:

- Monitoreo detallado de la operación a lo largo de la ruta de transporte definida.



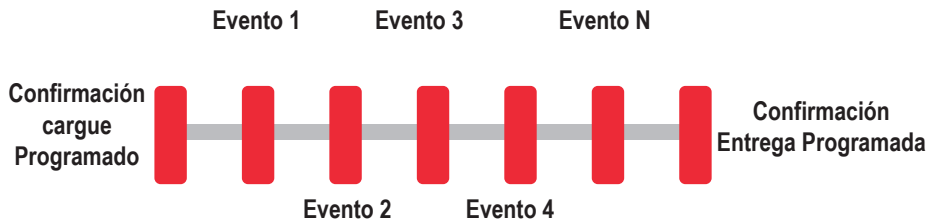


- Alerta sobre las desviaciones presentadas en ruta – tiempo real basado en un AOS acordado.
- Esquemas de Reacción.
- Reuniones mensuales para revisión de Indicadores de gestión acordados en AOS para definir planes de mejora.

¿Cómo desarrollar las líneas de acción propuestas?

I Y 2. Monitoreo y manejo de alertas

El modelo de gestión debe ser operado desde la Central de Administración de Riesgos sobre la base de unos eventos definidos conjuntamente con las partes para su seguimiento y ejecución en tiempo real.



Pero, para poder hacer un seguimiento detallado y responsable de los eventos es necesario que desde la central de administración de riesgos se definan:

- Rutas y eventos a monitorear.
- El acuerdo sobre un esquema de operación que debe ser concertado de manera conjunta.
- Central Administración de Riesgos focalizada en el manejo de alertas para activar esquema de reacción.

Esquema de reacción

El esquema de reacción se debe estructurar conjuntamente con las partes que lo integran para asegurar una reacción oportuna y eficaz en caso de un evento crítico.



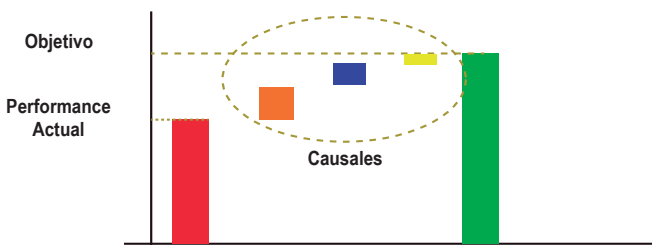
Reunión mensual

La reunión mensual, va a ser una herramienta determinante para desarrollar los planes de mejora sobre aquellas falencias que se hayan detectado en el desarrollo e implementación del modelo. Para la ejecución de dicha actividad será necesario determinar

Agenda

- Resultados Operación.
- Indicadores de operaciones.
- Indicadores de Alerta.
- Planes de Mejora.

KPI's: Planes de mejora sobre las causales Pareto.





Fases para diseño e implementación

- **Situación actual**
 - Procesos.
 - Proveedores y alcance.
 - Flujos de producto e información.
 - Indicadores de gestión.
 - Organización logística y seguridad.
- **Situación Propuesta**
 - Rediseño procesos AOS.
 - Proveedores, alcance y alineación.
 - Flujos de producto e información.
 - Indicadores de gestión.
 - Organización logística y seguridad
 - Programa y planes de mejora entre proveedores.
- **Brechas entre situación actual vs situación propuesta**
- **Plan de acción. (Fase, Responsable, Tiempo y Recursos)**
 - Procesos.
 - Recursos (técnicos, humanos, tecnológicos, etc.)
 - Organización.



CAPÍTULO 7

BUENAS PRÁCTICAS Y LECCIONES APRENDIDAS.

Testimonios de empresas que han trabajado con cadena de suministros



”En BluLogistics trabajamos para ofrecer Soluciones Logísticas Integrales a través de todos los puntos de la cadena de suministros, para esto implementamos exitosamente la certificación 28001, reafirmando nuestro compromiso en los procesos de seguridad de la cadena.

Gracias a esta implementación evolucionamos con procesos más firmes, controlados y con mejor evaluación del riesgo, siempre a favor de la protección de todos nuestros asociados.

Esto nos ha asegurado mayor control sobre las amenazas potenciales de seguridad; así como los aspectos que pueden presentarse y las herramientas efectivas para controlar estos impactos, mitigando los efectos de un riesgo latente.

Hoy en día, la dinámica del mercado presenta una mayor competitividad para las organizaciones dedicadas a diversas actividades globalizadas de comercio y servicios logísticos, razón por la cual la única garantía de éxito es la adecuada administración del riesgo, esto aumenta la confianza ante los clientes y organismos reguladores, diferenciándonos en los mercados que tenemos presencia”.

*David Kassin
Presidente de BluLogistics.*





Pacific

Rubiales Energy

”La globalización ha hecho que la economía mundial dependa cada vez más del movimiento seguro, concreto y eficaz de bienes, elementos y valores alrededor del mundo.

Las cadenas de suministro de carga seca, de líquidos y gases son cada vez más complejas, dadas las participaciones de muchos intervinientes entre los que se destacan los mercados crecientes y consolidados, el incremento de los intercambios comerciales y nacionales, el aumento de los intereses de los consumidores y el desarrollo de mejores capacidades para el manejo y el transporte de carga, y todos los involucrados en la cadena.

Infortunadamente, las amenazas y los riesgos a la seguridad también evolucionan. En tal sentido, se incrementan, se vuelven más complejas, severos y en consecuencia, indeterminables.

Sin una seguridad adecuada para enfrentar las amenazas y los riesgos, la interrelación económica global está más expuesta. Así las cosas, los gobiernos y las partes involucradas en la industria del Petróleo y el Gas, vienen integrando medidas, normas y procesos de seguridad interrelacionados como un componente clave de las estrategias nacionales y corporativas respectivamente.

Para abordar dichas necesidades, Pacific Rubiales, basando su política de seguridad en crear un entorno de seguridad confiable, soportado en el cumplimiento de los principios voluntarios de la industria, está dedicada al desarrollo, consolidación e implementación de soluciones integrales de seguridad, en cada una de las etapas de la cadena de suministros.

Es así como Pacific Rubiales está comprometido en la seguridad de la cadena de suministro, mediante actividades de prevención, control y elusión en todos sus procesos y escenarios, por eso hacemos parte del Frente de Seguridad Empresarial de la DIJIN, y rendimos testimonio de la efectividad para lograr este propósito cuando se trabaja de manera conjunta”.

*Juan Guillermo Mancera.
Gerente Corporativo de Prevención, Pérdidas, Riesgos y Seguridad.
Pacific Rubiales Energy*

Alpina también habla de su experiencia aplicando el modelo de cadenas de suministros seguras:



“El Sistema de Protección de Activos y Personas (SIPAP) de Alpina, está basado en la normatividad internacional de BASC, C-TPAT, ISO 31000, OEA e ISO 28000. Este modelo permite que la gestión integral de seguridad este sustentada en la identificación de los riesgos de seguridad en la totalidad de la cadena de valor de la compañía.









Mediante la socialización del modelo, un adecuado entrenamiento y la permanente capacitación de todos los actores que intervienen en el sistema, nos permite conocer e identificar los riesgos, amenazas y vulnerabilidades en los procesos desde el punto de vista de seguridad, generando información en tiempo real hacia los diferentes grupos de interés, para el adecuado proceso de toma de decisiones.

El SIPAP se encuentra en su proceso de consolidación en las diferentes geografías en donde se tiene operación (Colombia, Perú, Ecuador, Venezuela y Estados Unidos) permitiéndole a la compañía transformar los conceptos de seguridad básica, a un modelo innovador y diferenciador a las necesidades del negocio, generando un impacto al CORE del negocio Alpina.”

*Humberto Sánchez Rey, CSCM
Gerente Corporativo de Protección de Activos y Personas
Vicepresidencia de Asuntos Corporativos
Alpina Productos Alimenticios S.A.*



Lecciones aprendidas

			
<p>Es necesario garantizar su seguridad.</p>	<p>Garantizar el funcionamiento de la sociedad.</p>	<p>Un incidente puede poner en peligro a las personas y a los bienes.</p>	<p>El cliente es una parte integral en la cadena de suministros.</p>
			
<p>Inician con la orden del cliente y termina con su pago.</p>	<p>Son redes de abastecimiento.</p>	<p>El diseño apropiado de cadena de suministro dependerá tanto de las necesidades del cliente y los roles de las etapas involucradas.</p>	<p>La cadena de suministro es dinámica e implica un flujo constante de información, productos y dinero entre las distintas etapas.</p>

Por eso tenga en cuenta y analice siempre lo siguiente:

1. Adecuada selección de sus empleados

Es importante tener un conocimiento previo de los antecedentes de los empleados como conductores, empleados de los almacenes, o cualquier persona con información sobre el envío y distribución de carga, entre otros detalles logísticos. Esto se sugiere como la primera recomendación para evitar el robo por parte de empleados y la posibilidad que estos estén involucrados en los hurtos de la mercancía. Ello implica una adecuada selección y guías de conocimiento de los empleados, así como

el uso eficiente de bases de datos y otros medios de consulta que hoy en día ofrecen diferentes entidades que conocen las modalidades y sugieren protocolos de seguridad aptos para minimizar los riesgos que acarrear una inadecuada selección de empleados a este nivel.⁸

2. Entrenamiento para todos los empleados

Es relevante instruir e incluir dentro de los procesos de la Compañía, capacitaciones en seguridad a los conductores para minimizar los riesgos frente a situaciones de posible secuestro. Esto no solo con el fin de proteger las mercancías que se transportan, sino también con el fin de proteger la vida de ellos. El entrenar a los conductores en este tipo de situaciones contribuye a que el conductor sepa lo que hace, entienda la situación, siga las instrucciones básicas de seguridad para disminuir las oportunidades de ser interceptado por los ladrones de mercancía, y de aviso oportuno a las autoridades y a los departamentos de seguridad de las compañías transportadoras.¹

3. Elija compañías de transporte legalmente constituidas

Es importante elegir empresas transportadoras que tengan buen reconocimiento en el medio, como también es relevante asegurarse que manejen los mismos o similares códigos de seguridad que usted utiliza. Por ejemplo, requerimiento del historial de personal como prerrequisito de contratación o entrenamiento para los conductores, esto es fundamental. Recuerde que está poniendo en las manos de estas personas su mercancía y su reputación.

4. Seguridad en movimiento

Es esencial planear la seguridad del trayecto de la ruta de envío. El hurto de mercancía por lo general se planea previamente o se da por la oportunidad que surja. Los actores que se involucran en un robo de carga pueden constituirse desde un informante interno, siendo esta la persona que vigile y sigue el vehículo que transporta la mercancía, como también puede ser un ladrón profesional, una organización criminal o receptadores que estarían dispuestos a obtener la mercancía hurtada para su comercialización.

Por lo general, los ladrones de este tipo esperan de forma rutinaria en

⁸ (National Insurance Crime Bureau - Joshua Stanfill, 2011)





puntos clave del envío como fábricas, almacenes y centros de distribución, y siguen a los vehículos transportadores, es cuando salen a distribuir o entregar la mercancía, esperando la oportunidad cuando estos hacen sus paradas. Es fundamental hacer paradas cerca de estacionamientos de seguridad y evitar las zonas de incidencia delincencial o alta influencia de grupos al margen de la ley. Es clave no confiar la mercancía más valiosa a conductores que lleven trabajando menos de 30 días en el sector.

5. Esté atento al que le observa

Haga que sus guardas de seguridad vigilen al máximo las operaciones de seguimiento o control de su mercancía. Lo ideal es que sus empleados de seguridad puedan ampliar el perímetro de sus rondas y vigilar fuera de su recinto para identificar posibles sospechosos o entrometidos. Como es de nuestro conocimiento, los vehículos transportadores y la mercancía son más vulnerables cuando están en movimiento, por eso se recomienda a los conductores que deben estacionar en parqueaderos que cumplan con las normas de seguridad necesarias, así mismo estos deben contar con buena iluminación y limitar el tiempo que su tráiler y carga no estarán atendidos, y sobre todo, contar con la posibilidad de evaluar y observar el entorno para cuidarse de los posibles riesgos.

6. Tome ventaja de la tecnología

Asegúrese que los lugares de almacenamiento o distribución de mercancía cuenten en las entradas, puertas y ventanas de los edificios con buena iluminación. En el mercado se encuentran al alcance mecanismos de localización, rastreo o inmovilizadores de vehículos como dispositivos antirrobo de cierre o sofisticados precintos de seguridad. De igual forma el utilizar herramientas tecnológicas no solo ayuda al monitoreo de vehículos, sino también abre la posibilidad de implementar dispositivos GPS en las mercancías que se despachan sin que el conductor necesariamente tenga conocimiento de esto.

7. Realice auditorías

Es importante realizar auditorías periódicas en la cadena de distribución para identificar fortalezas y debilidades en el sistema de despacho y entrega de mercancías. Los delincuentes están siempre ideando nuevas formas para burlar cualquier tipo de dispositivos o sistema de seguridad. Por lo tanto, se recomienda una actualización de riesgos basados en la experiencia y casuística para fortalecer los protocolos de seguridad

e incorporar nuevas soluciones diferentes y estrictas para mitigar los posibles riesgos.

8. No comente qué tipo de carga está transportando

Se recomienda no manifestar el tipo de mercancía que se transporta, ya que existen mercancías que tienen una mayor probabilidad de ser hurtadas debido a su valor y alta demanda en el mercado. Periódicamente, la Policía Nacional circula el listado de mercancías que son consideradas críticas para su transporte, por ser apetecidas en el mundo delincriminal, es importante tenerlo como fuente de consulta frecuente.

9. Garantizar buenas condiciones laborales

Es relevante generar buenas condiciones laborales para incentivar el sentido de pertenencia con la organización y permitirá crear un mayor compromiso, y así evitar cualquier tipo de sobornos o entregas de mercancía.

10. Trabajo conjunto con autoridades

Haga parte de los programas de prevención de la Policía Nacional, que le permitan a su empresa establecer un canal de comunicación permanente, para activar la infraestructura y capacidades institucionales.





REFERENCIAS

- BANCO HSBC. (s.f.).
- Código Penal Colombiano. (2000). Ley 59 de 2000. Bogotá, Colombia.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2013). *Boletín de Prensa No. 12*. Bogotá.
- DIAZ, S. (2012). Como poner a Colombia en la senda de crecimiento acelerado? *Ministerio de Comercio, Industria y Turismo*. Bogotá.
- Dirección General de la Policía Nacional. (2009). Resolución 00912 del 2009. *Reglamento del servicio de Policía para la Policía Nacional*. Bogotá: Oficina de planeación.
- Herrero, C. (2006). Centro de Crimiología de Canarias.
- Ian, A. (s.a.). *Artículos propensos del hurto: En y alrededor del hogar*. Recuperado el 07 de 2013, de Homeowners Insurance:
- <http://www.articles3k.com/es/244/16467/Articulos-propensos-del-hurto-En-y-alrededor-del-hogar/>
- Icontec Internacional. (2011). *NTC - ISO 31000*. Recuperado el 08 de 2013, de <http://tienda.icontec.org/brief/NTC-ISO31000.pdf>
- INCONTEC. (2007). *Manual directrices de las gestion del riesgo*. Bogotá: INCONTEC.
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (15 de abril de 2013). *ABC del Plan de Estimulo para la productividad y el empleo (PIPE)*.
- Pizzicaro, A. (s.a.). *Catedra Hendler*. Recuperado el 07 de 2013, de La estafa y el abuso de confianza: http://www.catedrahendler.org/doctrina_in.php?id=121.
- Policía Nacional. (2013). Definición y Desarrollo de los Sistemas de Seguridad y Convivencia Ciudadana (2SC) y de Prevención (SP).
- PONAL/Policía Nacional de Colombia. (2013). *Glosario*. Recuperado el 07 de 2013, de <http://www.policia.gov.co/portal/page/portal/INSTITUCION/Glosario>
- Universidad Tecnológica del Perú. (2012). Cadena de Suministros. En *Revista Facultad de Administración y Negocios*. Lima.
- National Insurance Crime Bureau (2011). Data Analytics Forecast Report. Joshua Stanfill. <https://www.nicb.org/newsroom/news-releases/2010-cargo-theft-report> .