

TRANSPORTE DE DROGAS EN CONTENEDORES: RIESGO DE LA CADENA
LOGISTICA DE ABASTECIMIENTO INTERNACIONAL

CARLOS AUGUSTO VALLEJO RAMÍREZ

Autor

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE RELACIONES INTERNACIONALES ESTRATEGIA Y SEGURIDAD
ESPECIALIZACIÓN EN ADMINISTRACIÓN DE LA SEGURIDAD
MEDELLIN-COLOMBIA

2014

Resumen

Colombia es un país productor y comercializador de droga a gran escala y muy poderoso a nivel internacional; significa que de alguna manera la droga fabricada y vendida debe salir del país y para esto se valen de diferentes técnicas, entre ellas el uso de contenedores con destino exportación, para camuflar la droga bien sea en los compartimiento de los contenedores o en las mercancía. Las compañías legalmente constituidas implementan medidas de control que permitan prevenir el uso del transporte lícito, como son los contenedores de exportación, para el transporte de sustancias ilícitas. Lo que se vera de ahora en adelante es un planteamiento de la problemática nacional e internacional del narcotráfico, la forma como usan empresas legalmente constituidas para el tráfico de drogas, terminando con la gestión de riesgo como herramienta para la determinación de controles y medidas preventivas que aseguren la trazabilidad y las buenas prácticas.

Palabras Claves: Contenedores, camuflar, transporte licito, sustancias ilicitas, gestión de riesgo.

Introducción

Las exportaciones de mercancías desde Colombia y por vía terrestre por medio del uso de contenedores presentan altos niveles de riesgo por las connotaciones especiales que representan para el comercio internacional; la contaminación de mercancías es una preocupación a todo nivel, por ello se deben tomar medidas de seguridad precisas que impidan la materialización de estos riesgos.

Hoy en día el comercio nacional e internacional en su desarrollo económico enfrenta diversas amenazas de seguridad en la actividad de comercio exterior, para lo cual las compañías diseñan herramientas de gestión de riesgos para la circulación de sus mercancía en el mercado internacional bien sea por vía marítima o aérea a través de los puertos y aeropuertos contando con la ayuda de entidades del Estado y del sector privado, con el fin de mitigar la contaminación de carga en actividades de exportaciones, importación y operaciones en tránsito.

Observando el panorama, lo que se pretende es mejorar la coordinación y/o cooperación del tratamiento de los riesgos o situaciones de crisis para evitar la contaminación de la carga con el fin de adoptar medidas preventivas para aminorar tal amenaza.

Por eso se hace necesario disponer de ciertas herramientas necesarias en seguridad para prevenir amenazas que puedan afectar la imagen de las compañías y la trazabilidad de las operaciones en el ámbito internacional, generando mayor confianza hacia Colombia como un país competitivo y seguro.

Las normas e iniciativas nacionales e internacionales a las que las compañías privadas acceden a implementar y mantener, brindan alternativas y medidas de control para supervisar las actividades al interior y con los asociados al comercio internacional seguro, entregando mercancías libres de contaminación de drogas o usadas para el tráfico ilícito de mercancías.

TRANSPORTE DE DROGAS EN CONTENEDORES: RIESGO DE LA CADENA LOGÍSTICA DE ABASTECIMIENTO INTERNACIONAL

¿Qué se entiende por contaminación en logística de abastecimiento internacional?

Cuando se habla de contaminación se refiere básicamente a la alteración de la pureza de algo, cualquier sustancia en cualquier estado. Pero cuando se habla de contaminación en este contexto, se refiere a la contaminación con sustancias ilícitas o drogas, las cuales pueden ser transportadas de diferente formas: camufladas en productos o medios de transporte, transportada por seres humanos, también llamadas (mulas) o disueltas en productos para lograr pasar muchos controles bien sea nacionales o internacionales.

La contaminación con drogas ilícitas inicia con el fenómeno del narcotráfico, el cual es una actividad ilegal y globalizada que radica en el cultivo, fabricación, distribución, venta, control de mercados, consumo y reciclaje de estupefacientes. Sin embargo, dicho concepto de ilegalidad puede variar dependiendo de la normatividad de algunos países u organizaciones internacionales, que pueden determinar de manera estricta la prohibición de la producción, transporte, venta y consumo de algunos estupefacientes o que, de igual modo pueden permitirla, en muchos casos, bajo el argumento de emplearlos con fines medicinales o recreativos.

La cadena o la estructura de los carteles va desde los traficantes callejeros de bajo rango, quienes a veces son consumidores de drogas y que se encargan de distribuir al menudeo la droga en las calles, hasta los jefes de los cárteles que controlan y dominan la producción y distribución.

Estos son los que, junto a los intermediarios financieros que les ayudan a -potabilizar el dinero conseguido- o -lavar los activos de procedencia ilegal-, dominan el bajo mundo de las drogas.

Esta comercialización de drogas y la ambición de conseguir más dinero y hacer rentable el negocio, es lo que lleva a buscar formas de distribuir grandes cantidades de drogas a nivel internacional, y es ahí cuando contaminan productos que son despachados por empresas legalmente constituidas y cuyo destino es la exportación legal de productos y la comercialización y posicionamiento del mercado en países vecinos o con potencial de crecimiento. Para esto los carteles o las bandas criminales usando los medios establecidos por los gobiernos para el tránsito legal de productos de diferente tipo y de forma legal, transportan su droga de manera ilegal, bien sea mediante el uso de transporte marítimo, aéreo, terrestre, ferroviario, etc.

Para lograr contaminar de la forma antes mencionada y obtener beneficios económicos que garanticen la estabilidad de las organizaciones delincuenciales y el crecimiento de las mismas, es necesario sobornar a persona que conocen los procesos de las compañías, los esquemas de seguridad, así como sobornar a pequeñas entidades privadas de seguridad, contratar unidades distribuidoras o utilizar las que los exportadores usan, pero de forma ilegal, contratar bandas criminales o sujetos armados que manipulen el mercado a pequeña escala y realicen varias actividades en favor de las organizaciones (entregas de dinero, extorsiones, entrega de la mercancía ilícita, homicidio, entre otros) y que se encarguen que la droga salga de la forma como se estableció y en el producto contaminado elegido.

Estructura de las bandas criminales internacionales dedicadas a la exportación de drogas de manera ilícita

Como bien se mencionó anteriormente el fenómeno del narcotráfico a nivel mundial inicia con la creación de los carteles, nombre usado para identificar a una gran organización ilícita o a un conjunto de organizaciones criminales que establecen acuerdos de autoprotección, colaboración y reparto de territorios (plazas) para llevar a cabo sus actividades criminales.

Históricamente el crimen organizado ha existido con el propósito de lograr aumentar las riquezas económicas de los grupos criminales, mediante el ejercicio de actividades ilícitas bien sea el lavado de dinero, el contrabando, la extorsión, el secuestro, el hurto y también el narcotráfico. En Estados Unidos, uno de los principales países en donde la comercialización de drogas es un tema que ha tomado mucha relevancia, el término con el que se identifican a las organizaciones criminales es el de mafias, distinguiéndose en primer lugar la Mafia italiana, pero de manera extensiva también se señalan a la Mafia rusa, Mafia china entre otras. Cabe precisar que la denominada Mafia mexicana es una organización norteamericana cuyos miembros son básicamente chicanos.

En el caso de las organizaciones criminales nativas de los países hispanoamericanos, se les denomina a éstas carteles, para el caso de Colombia existieron unos muy poderosos, dedicados principalmente al narcotráfico, el terrorismo, la extorsión y otros crímenes asociados a las guerras entre carteles por el poder político y económico del país y sobre los cuales se conocen principalmente el Cartel de Medellín, el cartel de Cali, el cartel del Norte del Valle y el cartel de

la Costa Atlántica. Hoy los carteles han sido disueltos bien sea por acuerdos con el gobierno, por crímenes o guerras entre ellos, por enfrentamientos con autoridades o labores de inteligencia del gobierno Colombiano, actualmente el fenómeno del Narcotráfico continúa, pero representado por bandas delincuenciales que encuentran en el tráfico de drogas un sustento económico, principalmente, con el objetivo de enriquecerse, diferente a los carteles de los años 70 y 80, que también tenían una connotación política y de poder que provocaba la guerra entre ellos mismos. Hoy podría decirse que el narcotráfico continúa siendo un negocio rentable para quienes lo cultivan, producen, comercializan, puesto que se centra en la eficiencia de sus operaciones y la rentabilidad del negocio, más no en la búsqueda de un poder que podría parecer que desvirtúa todo propósito de estas bandas delincuenciales.

El Narcotráfico como Conflicto Internacional

El fenómeno del narcotráfico a nivel mundial trajo consigo una problemática económica, social, política y de adquisición del poder que básicamente fueron los motivos para que este flagelo tomara una gran fuerza alrededor de los años 80. Colombia, en ese entonces jugaba un papel importante en el desarrollo de esta actividad ilícita, puesto que para ese entonces, contaba con dos carteles poderosísimos que estaban no solo en conflictos entre ellos, sino también, en la búsqueda de la participación de decisiones políticas, que únicamente favorecerían a los delincuentes que hacían parte de dichos carteles.

Antes de la muerte del temido Pablo Escobar y en el auge de aumentar el poder entre los carteles existieron miles de especulaciones en cuanto a las razones por las cuales inició la guerra sin cuartel entre los dos carteles de la droga más grandes en la historia de Colombia, sin embargo no hay nada claro a este respecto. El grupo que es mejor descrito como la estructura criminal de Pablo Escobar, dejó tras la muerte de éste, en 1993, una estructura sicarial compleja en Medellín y una vasta cantidad de armas, un grupo de rutas internacionales para el narcotráfico, una cantidad enorme de dinero en efectivo, principalmente en las así denominadas caletas, una sociedad, clase política y unas instituciones estatales corruptas y al servicio del mejor postor, lo que sirvió de combustible para la continuación del conflicto Colombiano en las décadas siguientes, ya que, tanto los grupos Paramilitares (que se aliaron con el Cartel de Cali, el estado Colombiano, el estado Estadounidense para dar muerte a Pablo Escobar) y las varias Guerrillas Marxistas entraron de lleno a tomar éste negocio del narcotráfico, encontrando cada uno en éste la fuente de su financiación en la lucha por el poder aumentando así la complejidad del conflicto en los centros urbanos y acentuándolo en las áreas rurales.

Evolución Histórica de los Carteles

Las autoridades de Estados Unidos calculaban, en las décadas de los 80 y 90, que los dos principales carteles colombianos: el cartel de Medellín y el cartel de Cali, controlaban el 70% de la cocaína que llegaba a ese país. Les llamaron capos o barones de la droga y durante años manejaron toda cadena del narcotráfico, desde su cultivo hasta la distribución nacional e internacional. La muerte de Escobar, hace 20 años en Medellín, marcó un hito en la lucha contra el narcotráfico en el país.

Dos décadas después, el narcotráfico, pese a los recursos del Plan Colombia y a la captura de todos los grandes capos, sigue vivo, aunque transformado, los actuales narcotraficantes duran poco tiempo en la cima, pues son capturados o muertos rápidamente. Incluso, muchos de ellos han sido detenidos en otros países, donde se refugiaron tras la persecución de las autoridades Colombiana o sus guerras internas. Ahora, de grandes carteles con toda la cadena criminal pasaron a un (outsourcing) delincencial, en el que incluso se han diversificado en actividades como la minería ilegal o el micro-tráfico, generando ingresos por medio de otras actividades delictivas. Sin embargo el narcotráfico siempre evolucionara y continuará porque es un negocio que continua siendo rentable.

Es así como actualmente en Colombia tanto los miembros de las bandas criminales como los frentes de las Farc, se han convertido en los primeros eslabones de la cadena del narcotráfico, que le venden a estos intermediarios mexicanos, sin embargo, algunos narcos colombianos siguen teniendo rutas hacia Europa, pasando por África, mediante acuerdos con la mafia italiana y en lo posible el uso de empresas legalmente constituidas y que realizan operaciones de exportación hacia países de Europa y de Estados Unidos, principalmente.

Porque es Atractivo el Negocio del Narcotráfico

El narcotráfico mueve demasiado dinero, a pesar de los controles que existen a nivel internacional con el ánimo de evitar la comercialización de sustancias ilícitas; es un negocio totalmente rentable donde las utilidades superan el 100% de la inversión, pero donde el riesgo asumido, no solo por las bandas delincuenciales, sino por aquellos que creen ganarse un peso

adicional también es igual de alto, algunos de manera negativa que dependiendo del resultado pagan con su vida y otros salen mejor librados bien sea continuando con el negocio o retirándose con pocas ganancias.

Si se hablara del aspecto económico y la forma como el narcotráfico obtenía el dinero producto de la droga, se tendría entonces que resaltar que los crecientes flujos de capitales asociados al narcotráfico se beneficiaron con la apertura económica, ya que con la eliminación de aranceles y la liberación de las importaciones, se hizo más fácil importar, y una fuerte cantidad de divisas provenientes del narcotráfico pudieron ingresar al país, aunque como es obvio, no todos los flujos de capitales provenían del narcotráfico, si ingresaron al país grandes montos provenientes de actividades ilícitas donde acumulando los factores estructurales, el consecuente aumento de las reservas internacionales incidió de diversas maneras en la política monetaria y la evolución del tipo de cambio, al punto de obligar a las autoridades colombianas a crear medidas para controlar el ingreso de divisas.

Mientras que el país buscaba la forma para obtener mejores beneficios del mercado cambiario a nivel internacional, el narcotráfico veía la forma de enviar el dinero a través de diferentes formas y es ahí en donde se empieza hablar del lavado de dinero y surgir situaciones de empresas algunas reconocidas y otras no, que realizaban operaciones al parecer licitas y bajo las normas Colombianas, pero que tenían un trasfondo ilícito y que permitió el ingreso de miles de millones de dólares de forma ilegal pero producto del pago de actividades del narcotráfico, principalmente la comercialización de drogas y las mulas.

Por otro lado está el empleo que genera el narcotráfico. El complejo proceso de producción y distribución de drogas encierra muchas fases que requieren el trabajo de un número indefinido de personas: el cultivo de la hoja de coca y de la amapola en miles de hectáreas de Bolivia, Perú y Colombia; el traslado de la materia prima a cientos de laboratorios en el país y en el extranjero para su transformación; el envío de la droga por todos los medios y rutas imaginables hasta los mercados de consumo, principalmente los de Estados Unidos y Europa; la distribución al mayoreo y al menudeo en dichos mercados, etc. Si además se considera a los participantes en las tareas de lavado del dinero y a quienes laboran en los negocios legales de los carteles, sobre todo en el sector servicios, resulta obvio que el narcotráfico es un importante generador de empleo tanto en Colombia como en el extranjero. Según algunas estimaciones, de 500.000 a un millón de personas intervienen de una u otra manera en el negocio del narcotráfico en el mundo.

Otro efecto socioeconómico del narcotráfico concierne a las inversiones en la infraestructura en diversas zonas del país, sobre todo en las de mayor atraso relativo. Ya sea por conveniencia propia o por generosidad, los carteles colombianos han financiado proyectos de vialidades, escuelas, sistemas de drenaje, viviendas, etc. Con esto también han conseguido el respaldo de comunidades beneficiarias e, incluso, cierta legitimidad social.

Sectores más afectado en el País

La adicción a las drogas y su tráfico ilícito adquieren proporciones alarmantes, porque están afectando cada vez más a la juventud y a los niños en edad escolar. La situación deprimida en que viven amplios grupos sociales indigentes, a los que la sociedad no brinda acceso regular a

sus bienes y servicios, constituye la mano de obra de los narcotraficantes, quienes los comprometen en sus actividades y, al mismo tiempo, los inducen al vicio. En Colombia, los narcotraficantes son los héroes de una parte de la juventud, e incluso de una parte de la población en general. En Medellín, Pablo Escobar tuvo un entierro de primera, con una muchedumbre de personas llorando su muerte. Fue un bienhechor de los barrios pobres y el empleador de un gran número de jóvenes.

La proliferación de drogas se incrementó a partir de los años 70 y en la actualidad hay una mayor variedad de ellas, cada vez de mejor calidad y más potentes. Al contrario, otras drogas deben su bajo precio a sus peligrosos niveles de impureza, siendo de fácil adquisición; el bazuco y el crack son ejemplos de estos estupefacientes que ocasionan daños irreparables al organismo humano. En las áreas urbanas, el fenómeno se manifiesta en el llamado – microtráfico- dadas las características de su organización en células pequeñas, su gran movilidad, y su concentración por áreas o barrios, a cargo de grupos de pocas personas, casi siempre jóvenes y niños. Las ventas callejeras de pasta básica, de pitillos o bazucos, de marihuana y de dosis de heroína atraen a los innumerables desocupados de las capas más pobres, que se prestan a ejercer esta actividad, más rentable que otras que, por lo demás, no siempre están disponibles. La violencia y la criminalidad asociadas con la droga y su distribución causan graves perjuicios en los barrios que ya se debaten en el estancamiento económico. Las tentativas de abrir negocios de barrio se ven desalentadas, la asistencia a las escuelas se ve continuamente perturbada, las salas de emergencia de los hospitales rebosan de víctimas de dosis excesivas y de tiroteos, los residentes con ingresos estables encuentran razones para trasladarse a otros lugares y las habilidades y ambiciones que

podrían aprovecharse de forma productiva se desperdician en la búsqueda ilusoria de rápidos beneficios a través del tráfico de drogas.

En efecto, los estudios acerca del proceso agrario comenzado por los narcotraficantes coinciden en describirlo como una contrarreforma agraria, ya que, contrariamente a lo buscado por los programas reformistas, ha vuelto a consolidar una estructura latifundista. Según un estudio (Sarmiento y Morento, 1990), a fines de 1988 los narcotraficantes poseían un millón de hectáreas, es decir un 4,3% de las tierras productivas. Por otra parte, según el mismo estudio, el área de influencia de los narcotraficantes se amplió con su participación en la producción agrícola nacional y en el crédito destinado a cultivos comerciales. Lo mismo sucedió en la ganadería, con su participación en el sacrificio de ganado y el crédito. Entre quienes no les han vendido sus tierras, por un lado, los terratenientes ricos se enfrentan a mayores costos de producción, en parte por los mejores salarios que pagan los narcoterratenientes, y, por otro lado, los campesinos pobres dejan sus tierras o finalmente las malvenden, por la situación de inseguridad y violencia a la que son sometidos. Junto con ir reemplazando a las antiguas familias terratenientes, el narcoagro impone un ritmo distinto de cambio y explotación: incorpora la ganadería selectiva (en detrimento de la intensiva), los cultivos de palma africana, la cría industrial del camarón, algunos cultivos tradicionales como el arroz y el algodón, y la industria avícola.

Tipos de Mercancía más Utilizada

Las empresas legalmente constituidas que tienen operaciones consolidadas bien sean distribuyendo o comercialización sus bienes o servicios a nivel nacional o internacional, han sido de los más afectados, en el sentido que pueden usar sus mercancías para el transporte de sustancias ilícitas bien sea camuflando la droga en el producto o medio de transporte o también usando los servicios para realizar operaciones de aparente legalidad, pero con un trasfondo ilícito. Dentro de los medios usados para la comercialización de drogas, se encuentran los siguientes; en primera instancia se encuentra el camuflaje en productos, el cual consiste en la modalidad de usar productos durante su elaboración o al final de la misma y camuflar la droga en su contenido; para esto las bandas delincuenciales usan diferentes productos que los van volviendo cíclicos, es decir, hoy podrían estar contaminando en productos de madera, cerámica o yeso, por ejemplo, y mañana podrían estar utilizando alimentos, textiles o productos metalmecánicos. Segundo el uso del medio de transporte para comercializar la droga, la cual requiere de medios como el terrestre, aéreo o marítimo, y cualquiera de las formas que allí se usan, es decir, que usan contenedores en su estructura, llantas de vehículos, compartimentos de conductores o de sitios de los buques, con el fin de llevar la droga a su destino y valiéndose de muchos medios para camuflarla con tal que está no sea detectada por las autoridades o los diferentes entes reguladores. Tercero el uso de intermediarios, es decir las empresas de servicio como son las agencias de aduanas y las agencias de carga también son usadas como medio para la comercialización de la droga. Los delincuentes podrían crear empresas de apariencia legales y considerar contratar empresas de trayectoria para realizar un proceso de exportación o de importación normal, con el firme propósito de enviar la droga camuflada en producto hacia el

exterior. Para esto se usan empresas de servicio, como las antes mencionadas, para realizar dicha operación y con toda seguridad si estas no tienen un buen proceso de verificación y conocimiento del cliente, se verían involucradas en investigaciones por narcotráfico condicionando su continuidad como empresa y su buen nombre y trayectoria. Cuarto las personas al interior de las empresas, es decir, extorsionar o sobornar empleados al interior de las empresas que permitan brindar información o se presten para cometer acciones ilícitas.

Como se puede ver, hay muchas formas de usar para comercializar las drogas de manera nacional e internacional, cualquier tipo de mercancía es usada para este fin: cuadros, cerámicas o textiles donde impregnan la droga en el material y luego mediante un proceso la recuperan; maquinaria de difícil inspección, donde es desarmada para camuflar la droga y usada para transportar la mercancía, la cual a simple vista no se ve y en muchas ocasiones se requiere de un experto para su inspección técnica, entre otras formas de transportar la droga.

Normas Internacionales Certificables como Herramientas de Gestión en la Cadena de Abastecimiento

Dentro de este contexto existen tres normas de carácter internacional, asociadas a la seguridad de la cadena logística o de la cadena de abastecimiento. Uno de ellas es la establecida por la Organización Mundial BASC, esta es de carácter privado, multisectorial y multicadena, es decir, que agremia a diferentes empresas asociadas al comercio exterior y para las cuales ha desarrollado una serie de estándares aplicables a cada una de ellas, que buscan básicamente indicar que hacer para lograr minimizar los riesgos por narcotráfico, terrorismo y contrabando,

principalmente, sin desligar otros riesgos de igual importancia. El BASC tiene representación a nivel mundial, su sede se encuentra en Delaware, Estado Unidos y trabaja de la mano para que los empresarios, principalmente, aquellos que se encuentran adscritos al BASC, tengan beneficios en los procesos de exportación o importación, con sus mercancías y las operaciones que desarrollan. Para esto las empresas implementan unos estándares de acuerdo a su sector, por los cuales se obtiene una certificación que se debe renovar de manera anual y en donde el enfoque principal está basado en el levantamiento de un análisis de riesgos, que permita implementar medidas de seguridad que aseguren la trazabilidad de la operaciones de exportación o de importación y la implementaciones de criterios de seguridad.

La norma BASC le indica a las empresas que debe implementar controles para los asociados de negocio, es decir, los clientes y proveedores, con el fin de lograr una cadena logística segura y trazable desde todos los sentidos. También habla de los controles a implementar con el personal que labora en la compañía, que tipo de evaluaciones y seguimiento se debe hacer antes de la contratación, durante la permanencia en la empresa y al momento de ser desvinculado. Algo importante en la Norma BASC es la protección de la información y los datos, asegurar la confidencialidad de todo lo que se obtenga bien sea de los clientes, los proveedores, la operación de despachos logísticos, la seguridad física, la información del tipo de producto, los empleados propios, contratado o suministrados y demás aspectos relevantes identificados en el análisis de riesgos, que permita a la compañía realizar trazabilidad y recuperar datos valiosos con fines investigativos o demostrativos. Finalmente la Norma BASC no es solo un modelo de gestión, al ser organización sin ánimo de lucro, permite brindar a las empresas alianzas con entidades de gobiernos a nivel nacional e internacional, hacer mesas de trabajo

legislativas que busquen favorecer a los gremios adscritos a la organización, hacer gestión de acercamiento con autoridades policivas que ejercen control, todo esto con el firme propósito de lograr beneficios para las empresas certificadas BASC que representen cierta agilidad en los procesos de exportación e importación representándose en un criterio para el análisis de riesgos y perfilamiento de la mercancía y del dueño de la mercancía. Para BASC la seguridad del contenedor es parte fundamental de la cadena de suministros por esto tiene establecido el cumplimiento de algunos pasos con el fin de evitar que el riesgo de contaminación se llegue a presentar. Es por esto que tiene un capítulo el cual denomina Seguridad del Contenedor y de la Carga, en este capítulo lo que se quiere mostrar es el control que se debe tener del contenedor desde el momento que llega para ser cargado, durante su carga, la instalación de los sellos de seguridad y el seguimiento que se debe tener durante el recorrido hasta ser entregado en puerto, todo esto debe estar acompañado de una evidencia física de que cada una de estas exigencias se cumpla según lo indica la norma.

Acto seguido se encuentra la Norma ISO 28000, la cual hace parte de las normas establecidas por la ISO (Organización Internacional de Estandarización) y se refiere a la seguridad de la cadena de abastecimiento y la forma como las compañías, bajo la definición de aguas arriba y aguas abajo, identifican los actores de la cadena de abastecimiento desde los proveedores y los clientes y establecen los procedimientos y controles que se deben tener. La Norma ISO 28001 establece la seguridad logística, desde la definición del análisis de riesgos y la creación de los planes y programas de seguridad que están alineados con las medidas de control que se deben implementar para mitigar los riesgos. Se define una política de gestión de la seguridad, que sea coherente con la gestión de amenazas y riesgos de la seguridad de la organización, determinando objetivos, compromiso con la legislación actual aplicable; exige a

las compañías el planteamiento de las metas de gestión de seguridad, pretende que estas direccionen sus esfuerzos a la prevención, involucrando a las partes interesadas, contratistas y personal en el cumplimiento de controles y convirtiendo los riesgos en la forma para la toma de decisiones. También exige la documentación de las fallas relacionadas con la seguridad, incidentes, no conformidades y acciones correctivas y preventivas que obedezcan a que el sistema de gestión se implemente bajo el ciclo PHVA, de esta forma se deben hacer auditorías internas, revisión por la dirección y todos los registros asociados.

Finalmente se encuentra el C-TPAT (Customs-Trade Partnership against Terrorism), que nace desde los ataques terroristas a los Estados Unidos el 11 de septiembre del 2001, en donde el mundo con dolor y asombro observó como un grupo de terroristas suicidas, burlando todos los sistemas de seguridad, efectuaba un ataque coordinado sobre diversos objetivos en los Estados Unidos de Norte América, provocando grandes daños materiales y miles de muertes. Los efectos sobre el comercio internacional fueron severos, la conclusión unánime, fue que el terrorismo se había globalizado y la comunidad internacional decidió que se necesitan nuevas normas respecto a seguridad. El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, inmediatamente después del 11 de septiembre de 2001, por su resolución 1368 de 2001, llamó a los Estados Unidos a trabajar juntos de manera urgente, para llevar a los culpables a la justicia y condenó en los términos más fuertes, el ataque terrorista. La Norma CTPAT nace entonces como un programa voluntario contra el terrorismo y el contrabando promovido por la aduana de los Estados Unidos que busca fortalecer la cadena de suministro y la seguridad nacional a través de un mayor compromiso por parte de los involucrados en la cadena de la logística entre los países de México y Estados Unidos; al igual que BASC, CTPAT tiene establecido un capítulo para el control del contenedor, en esta

norma se llama Seguridad en los contenedores, cajas, plataformas, etc, lo que busca es tener un control desde la llegada del contenedor vacío, su ingreso a cargue, durante el cargue, su sellado y controles que se deben tener hasta la llegada a puerto, todo esto con el fin de evitar que se presente el riesgo de contaminación por droga.

Estas normas tiene un mismo objetivo pero se diferencian en el como, cada una puede abarcar el concepto desde una perspectiva diferente pero todas buscan eliminar que el riesgo se presente dentro de la cadena de suministros; esto para las organizaciones es una ventaja ya que según el mercado que quieran capturar deben tener en cuenta la norma que en ese país o mercado se utilice o tengan como referencia ya que es en este aspecto en donde nosotros debemos saber manejar una buena estrategia y no ir en contra de la visión del negocio, sin perder de vista la seguridad que debemos mantener para que el producto llegue sin ningún tipo de contaminación.

Iniciativas Internacionales como Medidas de Control para el Ingreso seguro de Mercancías en los Países Destino

Por otro lado existen otras iniciativas internacionales que definen Normas y/o estándares que permiten regular el comercio internacional desde diferentes frentes como es el marítimo, aéreo, ferroviario y terrestre, que permiten además a las aduanas en destino conocer de manera anticipada las mercancías que ingresaran al país.

Una de estas iniciativas es la llamada código PBIP o ISPS, que significa protección de buques e instalaciones Portuarias; este código establece un marco internacional con el fin de detectar y evaluar amenazas para la protección marítima y tomar medidas preventivas que

aseguren los buques e instalaciones portuarias frente amenazas contra el terrorismo, el narcotráfico, el tráfico ilegal de armas, hurto, tráfico ilegal de personas, piratería, entre otras amenazas.

Otra iniciativa es la ley de seguridad de transporte marítimo la cual tiene como objetivo proteger a los puertos norteamericanos de un ataque terrorista. En términos generales, acepta las proposiciones del Código PBIP, pero establece para los puertos y naves que operen en aguas norteamericanas, exigencias muy superiores.

La regla 24 horas define que aquellas embarcaciones que tengan como destino un puerto de los Estados Unidos, deben presentar una declaración de carga antes de las 24 horas de arribo al puerto para despachos marítimos y 3 horas antes para despachos aéreos. Con esa información, la Aduana puede ordenar una revisión especial de cierta carga en el puerto de origen, ordenar que esa carga se descargue antes que la nave llegue a EEUU, prohibir su descarga en EEUU o someterla a una revisión especial en EEUU.

La ley de Bioterrorismo es una iniciativa orientada a evitar un ataque terrorista a través de las exportaciones de alimentos hacia EEUU. Para ello, desde fines del 2003, se exige que quienes participen en la cadena que va desde la elaboración hasta el empaque de productos destinados al consumo humano o animal, deban registrarse ante la FDA. También exige a los importadores americanos informar, detalladamente, cada compra a las autoridades antes de su desembarque.

Finalmente el programa CSI o iniciativas de seguridad para contenedores es el programa que representa un intento del Departamento de Aduanas de los Estados Unidos para mejorar

significativamente la detección de armas de destrucción masiva transportadas por vía marítima. La CSI incluye la presencia de funcionarios aduaneros de los Estados Unidos en puertos extranjeros en todo el mundo, a los efectos de posibilitar el control de contenedores de alto riesgo dirigidos a los Estados Unidos, incluso antes de que partan desde sus puertos de origen en el extranjero. Para el caso de Colombia inicialmente se encuentran en Cartagena como uno de los puertos principales de salida de mercancías hacia los Estados Unidos; Los tres elementos básicos de la CSI son: Identifique contenedores de alto riesgo. CBP utiliza herramientas automatizadas de focalización para identificar los contenedores que representan un riesgo potencial para el terrorismo, con base en la información previa e inteligencia estratégica.

Preseleccionar y evaluar los contenedores antes de ser enviados. Los contenedores son examinados lo antes posible en la cadena de suministro, generalmente en el puerto de salida.

Usar la tecnología para controlar contenedores de alto riesgo para asegurar que la revisión puede realizarse rápidamente sin retardar el movimiento del comercio. Esta tecnología incluye máquinas de rayos X a gran escala, rayos gamma y los dispositivos de detección de radiación.

A través de la CSI, los oficiales de CBP trabajan con las administraciones aduaneras de cada país para establecer criterios de seguridad para la identificación de contenedores de alto riesgo.

Entes Certificadores Nacionales e Internacionales que Emiten Conceptos de Favorabilidad a las Empresas

Para la certificación BASC, los únicos autorizados para entregar formación en temas BASC y certificar las compañías, es directamente con el ente certificador, es decir con La organización

Mundial BASC, de tal forma que se adelante el proceso de desarrollo y de implementación de la Norma es la Organización BASC, a través de las evaluaciones que se realizan de los diferentes Capítulos utilizando auditores internacionales.

Para la certificación de ISO 28000 el organismo nacional de acreditación de Colombia - ONAC es una corporación sin ánimo de lucro, regida por el derecho privado, tiene como objeto principal acreditar la competencia técnica de Organismos de Evaluación de la Conformidad con las normas y criterios señalados en los Estatutos y desempeñar las funciones de Organismo Nacional de Acreditación de Colombia conforme con la designación contenida en el artículo 3 del Decreto 4738 de 2008 y las demás normas que la modifiquen, sustituyan o complementen. Para que los organismos certificadores obtengan la acreditación de la ONAC deben demostrar una serie de requisitos que permitan la certificación de las compañías por cualquiera de los siguientes entes certificadores como es la Alianza empresarial para un comercio seguro BASC Bogotá., la Asociación de empresas seguras AES, BVQI COLOMBIAN LTDA, COTECNA CERTIFICADORA SERVICES LTDA, ICONTEC y SGS COLOMBIA S.A.

Impacto en las Medidas de Prevención de Contaminación en la Empresa

Para las compañías involucrarse en situaciones de contaminación o transporte de sustancias ilícitas trae consecuencias graves y casi que imperdonables para la imagen y reputación de las mismas y por ende la continuidad de las operaciones, especialmente aquellas que tienen un alto flujo de intercambio comercial de exportación o que su negocio es exclusivo para realizar ese tipo de actividades. La exportación terrestre y las medidas de control que se requieren, les

aplican a las empresas de transporte, agencias de aduanas, exportador, operadores logísticos, zonas francas y todos aquellos actores de la cadena de abastecimiento, que de manera directa o indirecta tengan relación con la actividad de transporte, bien sea porque prestan el servicio directamente, porque lo contrata para un cliente o para sí mismo o por que debe revisar los controles que se deben implementar. Para comprender la importancia del impacto en las medidas de control, es necesario que las empresas tengan en cuenta tres aspectos importantes:

Como primer aspecto se encuentra identificar los riesgos que tienen en sus procesos internos y aquellos que son subcontratados, además de los riesgos que tienen en el desarrollo de toda su cadena de abastecimiento. Cuando se identifican riesgos y se es consciente de la forma como se pueden materializar y el impacto, de manera cuantitativa, que esto puede representar, es cuando se toman, no solo medida de tratamiento, sino decisiones basadas en riesgos y en el impacto en los casos en que uno de estos llegase a materializarse. Segundo aspecto es planear las actividades basadas en los resultados de los análisis de riesgos, esto facilita que las medidas de control se planteen desde un inicio y sean revisadas de manera periódica. Revisar, monitorear y hacer seguimiento a las medidas de tratamiento y controles propuestos a los riesgos, es el tercer aspecto que se debe tener en cuenta, con el fin de asegurar que estas funcionen, que sean preventivas, que sean tenidas en cuenta para la toma de decisiones y principalmente, que eviten un impacto significativo negativo por una mala definición o por ausencia de controles.

El transporte terrestre de mercancía y la posibilidad que surjan contaminaciones con sustancias ilícitas, es uno de los aspectos críticos en el desarrollo de un proceso de exportación; los contenedores son las unidades de transporte más usadas porque representan, en cierta medida,

seguridad frente a las mercancías despachadas y certeza de las actividades que se desarrollan para un proceso de cargue y despacho de la mercancía, es decir, desde la selección del conductor responsable de llevar el contenedor, hasta los procesos de inspección en los puertos en origen y destino, son determinantes para concluir al final del ejercicio, que los controles fueron eficaces. La contaminación en contenedores es un tema que cada vez más se especializa en sus técnicas, por tanto las medidas de control deben ser cada vez más avanzadas, tener apoyos tecnológicos, esquemas de seguridad, alianzas bien definidas con aliados estratégicos y buenas relaciones con autoridades, hacen parte del desarrollo de medidas de control para evitar el narcotráfico en las empresas. El programa C-TPAT tiene como procedimiento de seguridad el inspeccionar todos los contenedores de carga. Se debe de verificar la integridad física de la estructura del contenedor e incluso la confiabilidad del mecanismo de cerradura de las puertas. Por esto se recomienda un proceso de inspección de 7 puntos para todos los contenedores. Primero Afuera / debajo del contenedor, segundo puertas por fuera y por dentro, tercero lado derecho, cuarto lado izquierdo, quinto pared frontal, sexto techo y séptimo suelo (adentro). Esta inspección se adelanta con personal certificado para adelantar esta labor y se cuenta en la mayoría de casos con una lista de chequeo con el fin de evitar que algún ítem importante se pase por alto.

Impacto en las Medidas de Control a Nivel Nacional

Colombia ha trabajado de la mano con las autoridades nacionales e internacionales para implementar programas que vayan a favor de la reducción de la oferta y la demanda de la droga, mediante acciones como reducir la oferta, reducir la demanda, el fortalecimiento jurídico e institucional, la política internacional, el trabajo en red y otras acciones que se han convertido en

medidas exitosas que ha estado presente en los distintos programas establecidos por Colombia y los países de la región, dada la cobertura de información que se obtiene con ello, diseñando políticas específicas, conjuntamente con las acciones jurídicas penales, para desarticular las organizaciones responsables del tráfico ilícito de drogas, por medio de la acción coordinada de los organismos policiales, del poder judicial y el poder ejecutivo, participando complementariamente instituciones públicas y privadas.

Impacto en las Medidas de Control a Nivel Internacional

Entre las principales medidas que han adoptado los países para el combate a las drogas en la región, destacan las de carácter preventivo, de control y combinadas. En el primer caso, las acciones apuntan a erradicar los cultivos ilícitos y los centros de producción de droga, en los países productores, desarrollar la cooperación internacional en el control del tráfico y en materia judicial, y perfeccionar el marco jurídico y legal en la penalización de la oferta y delitos conexos como el lavado de dinero. Frente al consumo, los gobiernos buscan prevenir el consumo de droga a edad temprana, desincentivar el consumo de drogas ilícitas en aquellos sectores más vulnerables y disminuir el daño causado por la droga.

Complementariamente, la prevención incluye la formación de centros que acojan a la población más vulnerable, programas de carácter preventivo en la comunidad y en los centros educacionales; así como medidas menos específicas pero que indirectamente pueden surtir impacto positivo en la reducción del consumo, como la extensión de la jornada escolar en las

escuelas y la existencia de actividades extras, que permitan a los estudiantes desarrollar talentos y ocupar su tiempo libre en actividades lúdicas, artísticas, recreativas.

Costa Rica, por su parte, estableció un trabajo interinstitucional con planes, proyectos y programas de autogestión comunitaria con proyección para toda la región. En Ecuador, El Salvador, Uruguay, Venezuela, Guatemala y República Dominicana, se han establecido modelos de trabajo y de planes de acción conjuntos en los distintos servicios de atención. México ha enfatizado procedimientos que consideren un enfoque integral de atención, con un esquema de coordinación y corresponsabilidad de las dependencias públicas involucradas, y una participación social activa. Panamá ha planteado que dado el carácter cambiante, complejo y de alcance global del fenómeno de la droga, se requiere de la participación de todas las instancias gubernamentales y de la sociedad civil, para lograr disminuirlo, lo que a su vez requiere de una responsabilidad compartida.

Otros países han enfatizado la coordinación de los organismos públicos y privados, la optimización y maximización de los recursos existentes y la planificación de estrategias nacionales con la participación en sus diseños de organismos gubernamentales y no gubernamentales (Guatemala, República Dominicana, Uruguay y Venezuela).

Impacto De Narcotráfico en la Economía del País y de las Empresas

El flagelo del narcotráfico en Colombia ha tenido el poder de intervenir en el desarrollo de la económica del país, independientemente de cuál sea el volumen de divisas que entran al país

en un momento dado, el efecto que la industria ilegal ha tenido sobre la economía colombiana ha sido bastante grande. Mientras se puede argumentar que la industria ilegal ha penetrado muchas industrias legales, no se puede afirmar que ha contribuido a mejorar el comportamiento de la economía colombiana. Para las empresas legales en particular, que son conscientes del impacto que genera la contaminación con sustancias ilícitas en sus mercancías, implementar controles asociados a evitar que esto se presente, no solo es costoso, sino que debe ser innovador.

La selectividad, el análisis documental, la determinación de perfiles de riesgo, los sistemas inteligentes de control (tecnología no intrusiva entre otras), el intercambio de información, están destinados a ayudar a los equipos portuarios, aduaneros y policiales de vigilancia de los países, a establecer el control de contenedores de manera inteligente permitiéndole a las mencionadas autoridades de los puertos de origen, de tránsito y de destino a coordinar operaciones conjuntas, y evitar pérdidas de tiempo y aumento de costos en el Comercio Internacional, como así también el uso de estos contenedores para actividades ilícitas, como el tráfico de bienes robados y falsificados, armas y explosivos, productos químicos peligrosos, estupefacientes y seres humanos.

Todos los actores de la cadena de abastecimiento internacional, deben invertir en medidas preventivas que representen protección de las mercancías, cero impacto negativo en la imagen y mayor reconocimiento de las empresas en los mercados internacionales y con las autoridades nacionales y extranjeras; estos costos no son fáciles de demostrar en su retorno, es decir, muchas ocasiones las empresas implementan tecnología muy costosa, esquemas de seguridad de alto valor y demás, que son reflejadas en la prevención y que solo se conoce su valor real, al

momento en que se materializa alguna situación de contaminación o cualquier otro delito asociado y se logra que su impacto no sea significativo.

Diseño de Implementación de Medidas de Control

El conocimiento real y comercial de las empresas tanto exportadoras como importadoras y la seguridad de sus cadenas logística es información valiosa y de gran importancia para que las autoridades en cada país dentro de sus procesos de control, les permita perfilar y desarrollar actividades de análisis de riesgo documental y operativo encaminados a efectuar mejores controles sobre la mercancía.

Para lograr esto y que tanto Estado, como Autoridades y sector industrial trabajen de la mano en las medidas preventivas, es necesario desarrollar sistemas de confiabilidad de operadores de comercio exterior e incrementar el intercambio de información entre los diferentes países, conforme a sus respectivas legislaciones, y de acuerdo a los acuerdos internacionales vigentes. Esto significa profundizar la utilización de los convenios de intercambio de información vigentes, y que cada país analice establecer el mecanismo para el intercambio de la información relacionada, entre otros temas, a la identificación de operadores considerados confiables por terceros países, es decir, la creación de una red de información entre todos los operadores de comercio exterior, de tal forma que se blinden frente a la posibilidad del ingreso de posibles operadores nuevos que tengan imagen de empresa legal, pero en donde realmente sus dineros, fondos y actividades provienen de actividades ilícitas.

Por otro lado, para que las empresas dedicadas al comercio exterior tengan controles eficaces, es necesario primero identificar los actores de la cadena de logística, tanto los proveedores como los clientes y los proveedores de los clientes; segundo la unidad de transporte de la mercancía, como lo es el contenedor, es un objeto que requiere de una trazabilidad precisa, es decir, conocer la información desde la fabricación del mismo hasta los diferentes usos que se le da al mismo; tercero la inspección inicial al contenedor, realizada en primera instancia por la empresa de transporte, quien identifica las condiciones iniciales del contenedor y además de la identificación de posibles alteraciones en el mismo; cuarto la realización de una segunda inspección al contenedor por parte del exportador, el almacén de depósito o el responsable de hacer el cargue de la mercancía.; quinto en el proceso de cargue de la mercancía existen controles que minimizan la oportunidad de pérdida de la mercancía o faltantes, como son los conteos de las mercancías; el etiquetado de cada una de las cajas al momento de ser embarcadas, asegurando que va el total de la mercancía que se indica en los documentos del despacho-, sexto el cierre del contenedor va acompañado de la instalación de unos sellos de alta seguridad, de etiquetas en las compuertas y de precintos plásticos que refuerzan el esquema de seguridad en el cierre del contenedor y por último la trazabilidad completa del tiempo que el vehículo con el contenedor dura en carretera determina la posibilidad de retrasos y posibles desviaciones en carretera que no sean sustentables.

Existen momentos en que el contenedor es más expuesto a posibles contaminaciones con narcóticos que en otras ocasiones, sin embargo como establece la Norma BASC, cada uno de los actores de la cadena logística tiene su papel y participación en la misma y de esa forma, tienen

controles y medidas a implementar para asegurar la trazabilidad de la operación y la transparencia de las mercancía.

Identificar el Riesgo es Prevenir su Materialización

Como se ha venido mencionando, el análisis de riesgos o la identificación de riesgos en todos los procesos de la compañía y especialmente en los procesos de exportación de mercancías en contenedores, cobra mucha importancia al momento de utilizarlo como herramienta para el establecimiento de controles. Por eso una vez se ha trabajado en la identificación de los riesgos y las causas que producen los mismos, es necesario plantear las medidas preventivas que busquen minimizar el impacto de la materialización de los mismos.

Hablar de prevención es indicar que se debe planear y tomar decisiones basadas en riesgos, establecer medidas que representen a la compañía beneficios económicos, de imagen, reputacional, entre otros, que quizás no sean claros cuantificarlos, pero que si es importante trabajar de manera preventiva, no solo al interior de las compañías, sino con los actores logísticos.

Algunas medidas preventivas adoptadas por las compañías para controlar el riesgo es la utilidad y funcionabilidad del monitoreo permanente sobre los contenedores con la utilización de tecnología de punta la cual permita producir alertas cuando estos son abiertos durante el proceso de la cadena logística de la exportación y la permanencia en los puertos respectivos, indicando la fecha y la hora en tiempo real que sucede esta actividad, lo cual le permite al exportador y a las

autoridades de control en los puertos tener una herramienta de verificación para la inspección física o no, de la carga. Algunas herramientas tecnológicas que ayudan a obtener mayor información de los contenedores y la mercancía son: sello electrónico inteligente, cámaras de reconocimiento información óptico, ubicadas en puntos estratégicos de fronteras y principales rutas de distribución y sistema no intrusivo, con la utilización de rayos X, neutrones y rayos gamma, como herramienta para las verificaciones de la carga en los contenedores.

Gestionar los riesgos eficientemente constituye hoy en día una preocupación de la alta gerencia y dicha gestión se facilita mucha más cuando las entidades desarrollan sus actividades sobre la base de sistemas de control interno acorde con las exigencias actuales. La evaluación de riesgo es probablemente el paso más importante en un proceso de gestión de riesgos, y también el paso más difícil y con mayor posibilidad de cometer errores. Una vez que los riesgos han sido identificados y evaluados, los pasos subsiguientes para prevenir que ellos ocurran, protegerse contra ellos o mitigar sus consecuencias son mucho más programáticos.

Conclusiones

El flagelo del narcotráfico es un tema que nunca acabara mientras que la oferta y la demanda existan en el mercado nacional e internacional, las técnicas de envío de droga al exterior cada vez se mejoran, se tecnifican y se hace atractivo el negocio, es por eso que las compañías legalmente constituidas deben estructurar medidas de tratamiento que fortalezcan sus procesos internos y externos con los asociados de negocio, utilizar herramientas tecnológicas que

brinden mayor información de trazabilidad y permitan controlar el proceso desde el inicio hasta el final.

El tráfico ilícito de drogas presenta tres grandes polos de atracción: El primero de ellos es la riqueza, el afán de lucrarse con la actividad para acrecentar un capital determinado. El segundo es el oportunismo, aprovechar una situación o rol específico para lograr una ganancia extra. El tercero es la subsistencia, la necesidad de incurrir en el narcotráfico para poder lograr un sustento mínimo a falta de otras oportunidades. Esto hace atractivo el negocio y rentable para los grupos al margen de la ley que comercializan la droga, siendo también un blanco fácil para las empresas legalmente constituidas que buscan como mejorar sus controles día a día con el cambio en el modus operandi de dichas bandas.

La gestión de riesgos es una herramienta diseñada para la identificación de amenazas que impacten la organización y afecten los objetivos de la misma; cuando se planean las estrategias basadas en riesgos, se toman decisiones que afectan la continuidad de la compañía y los planes estratégicos de la misma, determinando acciones eficaces que aporten a la protección de la compañía y al diseño de estrategias de seguridad para las exportaciones de mercancía y el transporte terrestre de las mismas.

El transporte terrestre de mercancías es una actividad logística que cobra mucha importancia en el desarrollo del comercio exterior, precisamente porque es necesario asegurar que las mercancías lleguen a su destino, en ese orden de ideas, las compañías buscan asegurar el eslabón más débil con controles asociados a la identificación y prevención de actividades

delictivas utilizando estrategias de seguridad que fortalezcan los esquemas de seguridad establecido.

Referencias

Steiner, S. R. (1996). *Los ingresos de Colombia producto de la exportación de Drogas ilícitas*, *Coyuntura Económica Vol. 26, No 4*.

Bustillo, L. A. (2013). *Manual sobre control de contenedores, Programa Anti-drogas ilícitas de la Comunidad Andina de Naciones Primera edición*.

Arriaga, I., & Hopenhayn, M. (2004). *Producción, tráfico y consumo de drogas en América Latina de la División de Desarrollo Social de las Naciones Unidas. Primera edición.*

Simons, P., & Esquenazi, P. (2014), *Informe de drogas de la OEA: 16 meses de debates y consensos. Organización Mundial de Aduanas IV Edición.*

Naciones Unidas. (2009) *Reglamento Modelo de Transporte de mercancías peligrosas.*

Recuperado de

http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/unrec/rev17/Spanish/Rev17_Volume1.pdf

Serrano, P. (2014). *Medidas para inspeccionar y contrarrestar la contaminación de carga en operaciones de la cadena de suministro.* Recuperado de

<http://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/11489/1/Medidas%20para%20inspeccionar%20y%20contrarrestar%20la%20contaminación%20de.pdf>

Banco Mundial Grupo de Negociación sobre la Facilitación Mundial del Comercio. (2005). *Guía de apoyo a las negociaciones de la Organización Mundial de Comercio sobre facilitación del comercio.* Recuperado de

<http://www.puntofocal.gov.ar/doc/facilitacion.pdf>

Forero, D. (2014). C-TPAT, Visa para un sueño. *Revista Logística.* Recuperado de

<http://www.revistadelogistica.com/c-tpat-visa-para-un-sueno.asp>

Agüero, B. (2012). *PDI métodos más curiosos usados para ocultar y transportar droga*. Diario La Tercera. Santiago de Chile. Recuperado de <http://www.latercera.com/noticia/nacional/2012/09/680-484671-9-pdi-revela-los-metodos-mas-curiosos-usados-para-ocultar-y-transportar-drogas.shtml>

Farfán, C. (2009). *Guía de Buenas Prácticas de Seguridad para la Cadena de Suministros de la Pequeña y Mediana Empresa*. Recuperado de <http://www.basccolombia.org/archivos-generales/cartillapymes.pdf>

DIAN. Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. *Procesos aduaneros de importación y exportación*. Recuperado de <http://www.syscomer.com/DIAN%20Procesos%20Aduaneros%20Importacion%20y%20Exportacion.pdf>

Santacruz, D. (2014). *Con amenazas, narcos cargan droga en fincas*. Periódico El Tiempo. Recuperados de <http://www.eltiempo.com/politica/justicia/narcos-intimidan-a-trabajadores-en-fincas-para-cargar-droga/13917007>

Organización Mundial BASC (2012). *Norma BASC*. Cuarta Versión.

C-TPAT. (2013). *Seguridad de Contenedores y Remolques*. Recuperado de http://basccostarica.com/site/wp-content/uploads/2013/04/CTPAT_SegContenedor.pdf

ISO 28000. (2008) *Sistema de Gestión de Seguridad de la Cadena de Suministros*.