

ADMINISTRACIÓN DE LA SEGURIDAD

**INCIDENCIA DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL CÓDIGO PBIP EN LA
SEGURIDAD MARÍTIMA Y PORTUARIA EN COLOMBIA**

Álvaro Junior Villamizar Noble

Ensayo presentado para optar el título de Especialista en Administración de la Seguridad

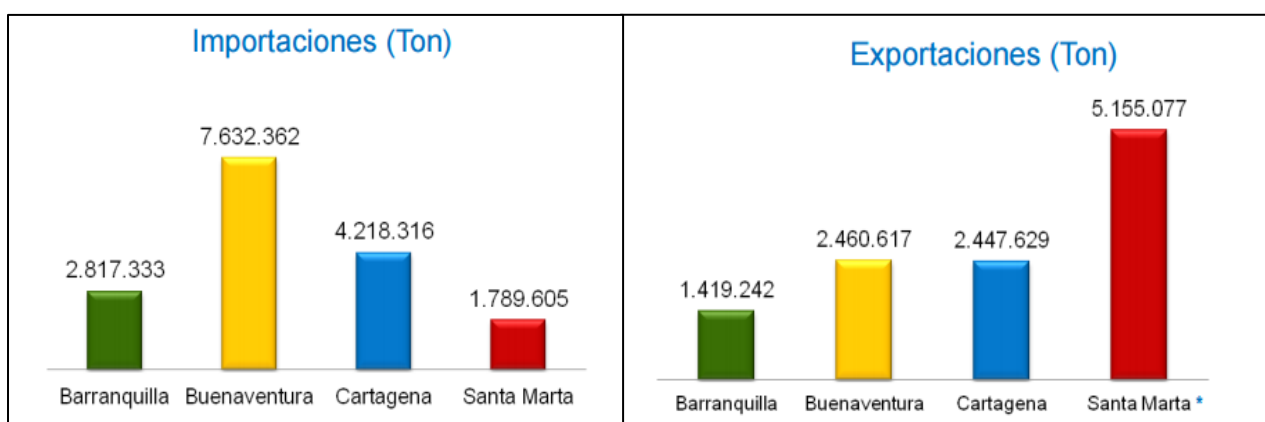
Universidad Militar Nueva Granada
Universidad San Buenaventura
Especialización en Administración de la Seguridad
Cartagena, D.T y C
Noviembre 2015

INTRODUCCIÓN

A través de los años se ha hablado de que Colombia es un país con una posición geográfica envidiable, esto se debe a que tiene el privilegio de que *“sus costas tienen acceso tanto al Océano Pacífico como al Atlántico, lo que le permite alcanzar mercados en Estados Unidos, Europa, Asia, América Latina y el Caribe”* (Proexport Colombia, S.F). Actualmente, *“el 90% de las mercancías del planeta se desplaza por mares”* (Duque, 2011), esto resalta aún más la condición ventajosa con la que cuenta este país al tener tan exclusiva ubicación.

Actualmente las principales ciudades portuarias están realizando una ardua labor operacional, esto se está viendo reflejado en los resultados correspondientes al tonelaje movido, a continuación las cifras arrojadas para el año 2012.

B Ilustración 1. Importaciones y exportaciones en las ciudades puerto de Colombia



Fuente: Súper Intendencia de puertos y transportes.

Como resultado, se puede observar que en su totalidad, en los puertos colombianos se movilizaron 11.482.565 toneladas en operaciones de exportación y 16.457.616 en

importaciones lo que totaliza un tonelaje de 27.940.181 en la dinámica sobre las operaciones portuarias. “La Superintendencia de Puertos y Transporte entregó el balance del sector portuario en Colombia durante 2014. Respecto al 2013 se observa que hubo desaceleración del crecimiento del tráfico portuario de carga, pasando de una tasa de crecimiento promedio del 6% a una cercana al 4% para alcanzar un movimiento de 184,7 MTA. La relación entre tráfico portuario y PIB a lo largo de los años es positiva, mostrando que en épocas de auge el tráfico de carga crece con el producto” (ANDI, 2015).

Todas estas operaciones representan para Colombia una gran oportunidad para la generación de empleo y adicional es una excelente fuente de ingreso a través del aprovechamiento de las fuentes hídricas que ostentan. Resultado de los planes de acción que se han puesto en marcha a partir del año 1998 donde el crecimiento del gremio ha sido una constante como se refleja en el siguiente gráfico:

Ilustración 2. Trafico de carga en Colombia vs PIB Real.



Fuente: ANDI (2015)

En la actualidad se ha hecho un riguroso trabajo para que sus puertos y todos los actores que intervienen en la explotación de las redes fluviales nacionales estén a la altura de las exigencias internacionales, de tal forma que está siempre sea una opción de desembarque para todos los buques que la consideren y así seguir creciendo y a su vez poder aprovechar al máximo sus riquezas.

INCIDENCIA DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL CÓDIGO PBIP EN LA SEGURIDAD MARÍTIMA Y PORTUARIA EN COLOMBIA

El código PBIP (protección de buques e instalaciones portuarias) es un manual elaborado por la OMI donde se incluyen “los lineamientos fundamentales de la “*Maritime Transportation Security Act 2002*” de EE.UU y tiene como fin presentar a los gobiernos contratantes del SOLAS un programa o marco estandarizado para la evaluación de riesgos, por el que se posibilite a los gobiernos contrarrestar las vulnerabilidades a la seguridad en el transporte marítimo y facilidades portuarias.” En este orden de ideas el código consiste poder certificar las terminales marítimas en materia de seguridad de tal forma que se pueda identificar de una forma fácil cuales son los puertos que cuentan con unos estándares que aseguren la carga que dará arribo a su jurisdicción.

En Colombia “el código internacional para la protección de buques e instalaciones portuarias rige a partir del primero de julio de 2004 como herramienta fundamental para la elaboración de evaluaciones y planes de protección y busca asegurar el tráfico del comercio internacional” (DIMAR, 2013).

Esta medida ha sido tomada por el país como forma de generar un plus o factor diferenciador en sus puertos de tal forma que estos sean una de las primeras opciones para las embarcaciones a la hora de realizar todas sus operaciones y de esta forma fortalecer el sector y ser mucho más competitivos ante las propuestas que generan mercados internacionales.

La seguridad portuaria en Colombia está organizada estratégicamente para cumplir con sus funciones de la siguiente forma:

Ilustración 3. Organización para la protección marítima



Fuente: (DIMAR, S.F.)

De toda esta compleja estructura organizacional que opera para la protección marítima, la autoridad inmediata colombiana en tema marítimo es la DIMAR (Dirección General Marítima), estos tienen como propósito *“de ejecutar la política del gobierno en esta materia, contando con una estructura que contribuye al fortalecimiento del poder marítimo nacional, velando por la seguridad integral marítima, la protección de la vida humana en el mar, la promoción de las actividades marítimas y el desarrollo científico y tecnológico de la nación”* (DIMAR, S.F.).

Sus objetivos estratégicos para el cumplimiento de sus metas son los siguientes:

- *“ Fortalecer las capacidades operativas*
- *Desarrollar las competencias del talento humano de la autoridad marítima*
- *Lograr la sostenibilidad financiera*
- *Fomentar la apropiación de los valores en la cultura organizacional*
- *Contar con TIC para la comunicación, integración, gestión y oferta de servicios*
- *Fortalecer el marco normativo y legal*
- *Generar relaciones efectivas internacionales, interinstitucionales y con stakeholders (usuarios)*
- *Mejorar la relación con los stakeholders*
- *Desarrollar las comunicaciones estratégicas*
- *Ofertar los servicios requeridos por los usuarios*
- *Fortalecer la administración de la seguridad integral marítima y fluvial*
- *Producir la información técnica y científica para ejercer la autoridad marítima*
- *Dar cumplimiento a los instrumentos internacionales marítimos adoptados por ley*
- *Aumentar la satisfacción de los usuarios*
- *Aumentar el nivel de seguridad integral*
- *Aportar al desarrollo de los intereses marítimos, fluviales y de las comunidades” (DIMAR, S.F.)*

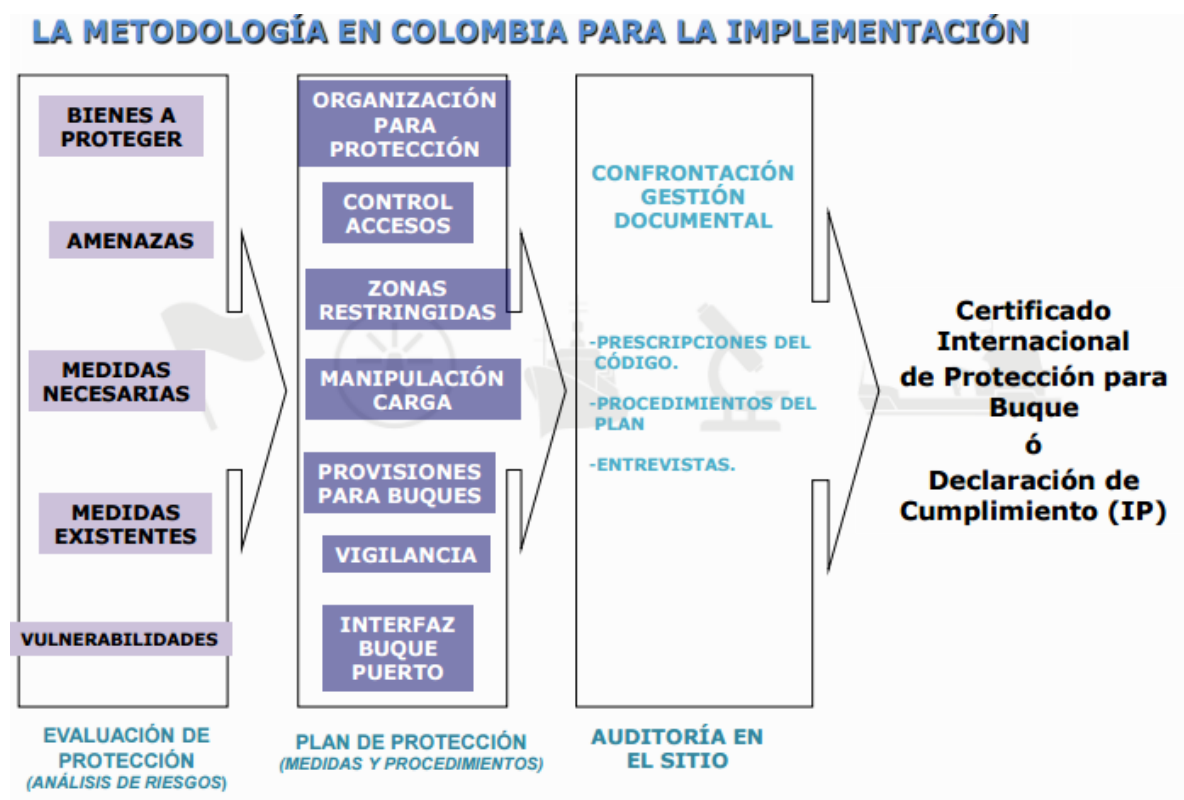
De este modo la DIMAR garantiza un espacio seguro y en óptimas condiciones organizacionales para desarrollar un proceso operativo cómodo y transparente en los puertos de Colombia.

Para la implementación del código PBIP la labor de la DIMAR ha sido indispensable, debido a que estos han cumplido “de manera extraordinaria con esta delicada e importante

responsabilidad por medio de su contribución con recomendaciones, orientaciones y asesorías a las instalaciones portuarias y a las empresas del sector marítimo en relación con el diseño y puesta en funcionamiento de Planes de Protección” (DIMAR, 2013).

La implementación del código PBIP es el resultado de un trabajo organizado desarrollado el cual consta de varios pasos que se muestran a continuación:

Ilustración 4. Pasos obtener el certificado en seguridad portuaria según el código PBIP

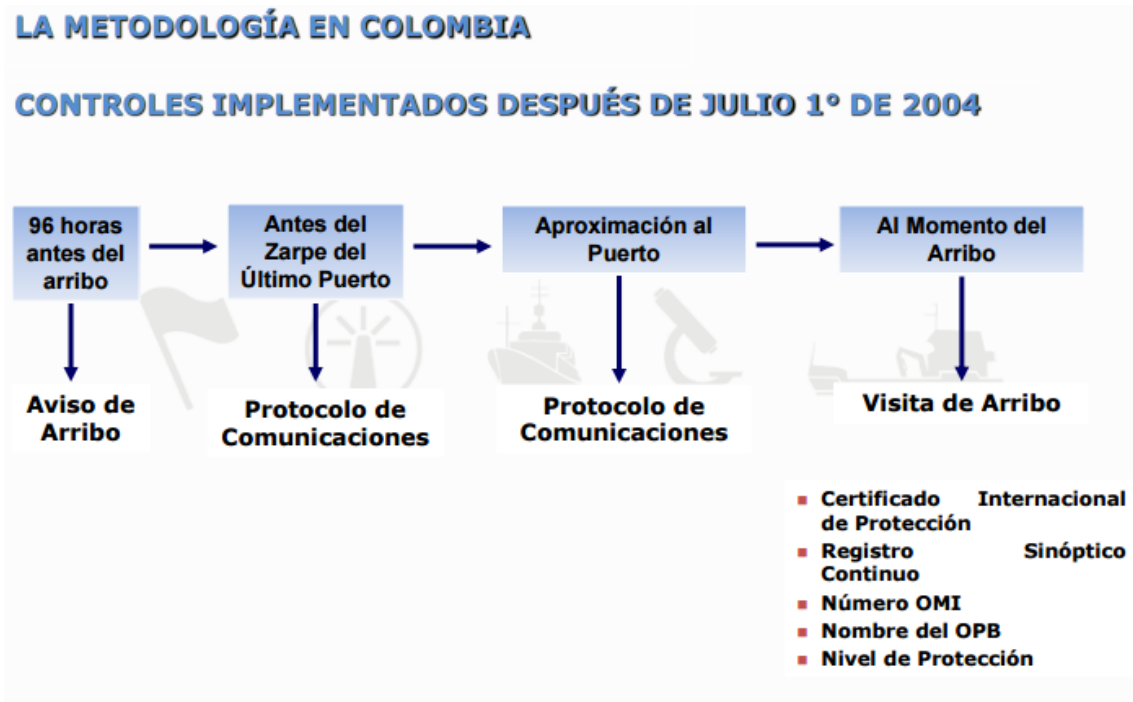


Fuente: DIMAR (S.F.)

Teniendo toda esta certificación Colombia pudo establecer un protocolo de operaciones en la materia, de tal forma que se estandarizaron procedimientos claros y que permitieran hacer un seguimiento y control de los procesos aplicados en la gestión requerida. Para llevar a cabo toda esta gestión a partir del primero de julio del 2004 la DIMAR se encarga de garantizar que se

cumpla el siguiente protocolo con el fin de mantener la seguridad marítima en lo que corresponde a su jurisdicción.

Ilustración 5. Controles implementados de mantener la seguridad marítima en Colombia



Fuente: DIMAR (S.F.)

En la actualidad los puertos colombianos se encuentran en la obligación de hacer por lo menos una auditoria anual en los buques que arriban a sus muelles, da tal forma que se puede tener un sistema armonizado y preservar la certificación ya otorgada según las demandas del código PBIP.

La ISO28000 es actualmente una norma que busca proteger la mercancía que se encuentra en transido durante toda la cadena de suministro debido a que en esta “se identifican los niveles de riesgo en sus operaciones de cadena de suministro” (SGS Colombia S.A., S.F.). En este orden de ideas, la implementación de auditorias basadas en la metodología aplicada por esta normativa es

una oportunidad de mejora que se puede recomendar ser aplicada por la DIMAR con el fin de poder brindar mayor seguridad a los usuarios del puerto de Cartagena. Este teniendo en cuenta que esta norma debe ser aplicada por empresas que deseen:

- “Establecer, implementar, mantener y mejorar un sistema de gestión de la seguridad;
 - Asegurar la conformidad con la política de gestión de la seguridad establecida;
 - Demostrar dicha conformidad ante otros;
 - Buscar certificación/registro de su sistema de gestión de la seguridad por un organismo de certificación de tercera parte, acreditado; o
 - Realizar una auto-determinación y auto-declaración de la conformidad con esta norma”
- (Icontec Internacional, 2008).

Cabe resaltar que esta normativa se encuentra avalada por ICONTEC la cual es una de las entidades con mayor prestigio en lo que respecta a brindar soporte y desarrollo al productor y protección al consumidor.

BENEFICIOS PERCEPTIBLES POR LA APLICACIÓN DEL CÓDIGO PBIP

La propuesta de implementar los lineamientos exigidos por el código PBIP dentro de los puertos de Colombia implicó una serie de cambios en los protocolos operativos, y *“cualquier cambio que se da en una parte de la empresa afecta en su totalidad, se perciba o no por sus integrantes”* (Quirant & Ortega, 2006). En un inicio los cambios pueden no ser bien recibidos en los comportamientos organizacionales, y por ende los resultados no son necesarios, sin embargo posterior a un periodo que hace parte de la curva de aprendizaje, la empresa comienza a marchar de tal forma que se empiezan a percibir beneficios en la aplicación de las nuevas directrices.

En la actualidad después de varios años de implementación, el código PBIP ha generado una serie de cambios muy beneficiosos para los puertos colombianos, los cuales se describirán a continuación:

- **Mayor competitividad en los mercados internacionales:** *“El trabajo realizado en Colombia en toda la materia de seguridad aplicando el código PBIP ha logrado construir una imagen que proyecta confianza y seguridad a sus clientes y sobretodo, generación de valor para sus cargas. Se trabaja en equipo, lo que permite que el crecimiento pensado alguna vez sea una realidad hoy por hoy”* (Montoya & Gomez, 2011). Desde este punto de vista se ve como el trabajo realizado para garantizar la seguridad de la mercancía que dará arribo a los puertos colombianos ha sido un factor estratégico a la hora de llamar embarcaciones, y es por esto que las proyecciones de este sector de la nación esta cada día en mayor auge.

- **Adquisición de ayudas tecnológicas para garantizar el control y la seguridad de los puertos:** *“Prácticamente la mayoría de los puertos latinoamericanos han implementado sistemas de seguridad en los accesos y patios de los terminales. Se destaca la utilización de sistemas integrados de video vigilancia inteligente con cámaras instaladas en los puntos críticos y con salas de control, donde las imágenes son procesadas y analizadas, con el fin de prevenir, detectar y controlar actos delictivos o terroristas dentro del recinto portuario. Puede destacarse las medidas de seguridad biométrica implementadas en la Sociedad Portuaria de Buenaventura en Colombia que controlan los accesos al puerto”* (División de Recursos Naturales e Infraestructura CEPAL, 2012).

Los requerimientos exigidos para la certificación internacional del código PBIP ha obligado a los puertos colombianos a equiparse por todo tipo de ayudas tecnológicas que les ayude a desarrollar sus operaciones ordinarias junto con los esquemas de seguridad desarrollados, de tal forma que actualmente los puertos nacionales pueden agilizar sus procesos por la ayuda de estas tecnologías que los hacen más competitivo.

Entre el 2008 y 2013 en los puertos marítimos colombianos se hicieron fuertes inversiones en materia de tecnologías de la información. De esta forma se podrían optimizar todo el tema de comunicaciones y soportar unos procesos con mayor productividad por los beneficios que estas implementaciones representan.

- **Mejoramiento de los estándares de seguridad en las instalaciones portuarias:** BANACOL es una empresa colombiana certificada con la norma internacional código PBIP, esto manifiesta su experiencia posterior a ser certificados y cumplir con los

requerimientos exigidos: “La DIMAR verifica anualmente el cumplimiento de los estándares PBIP, al igual que realiza visitas de revisión con autoridades internacionales; fue así como el pasado mes de febrero nuestros estándares de seguridad y protección portuaria fueron verificados por la DIMAR, con el acompañamiento de una delegación de la Organización de Estados Americanos – OEA, entidad interesada en evaluar nuestro nivel de protección portuaria, con el fin de apoyarnos con programas de capacitación.

Los resultados de la visita fueron muy satisfactorios por haber evidenciado fortalezas en nuestro sistema de protección portuaria; gracias a ello, ofrecieron para nuestra Empresa, sin costo, la formación en temas como formador de formadores, cursos para oficiales de protección y simulacros de contingencias, los cuales está previsto realizar en el mes de agosto del presente año” (Banacol, S.F.).

Teniendo en cuenta el caso expuesto por esta compañía se resalta la labor de seguimiento realizada por la DIMAR en busca de verificar el cumplimiento de los estándares impuestos por el el código PBIP de tal forma que se elevan al punto de obligar a las empresas a realizar una labor de mayor cuidado y con un sello de calidad.

- **Disminución considerable en los incidentes de protección:** Al certificar los procesos de seguridad dentro de los puertos colombianos según la normativa internacional código PBIP repercute de manera directa en los incidentes en materia de protección.

- **Confianza en los clientes consumidores del producto o servicio brindado por los controles existentes:** Al estar certificados por el código PBIP los puertos

colombianos garantizan a sus usuarios que las embarcaciones que hacen arribo a sus puertos se encuentran en las mejores manos lo cual los hace más competitivos en el mercado. Esto teniendo en cuenta que uno de los principales objetivos de la implementación de esta normativa es: *“Garantizar la confianza de que se cuenta con medidas de protección marítima adecuadas y proporcionadas”* (Organización Marítima Internacional Londres, 2003). Adicionalmente las auditorias periódicas que se realizan da fe del trabajo responsable y el cual se mantiene.

- **Integración y apoyo con los organismos de seguridad del estado:** según el convenio internacional para de la seguridad de la vida humana en el mar se estableció que existiría una *“cooperación entre Gobiernos Contratantes, organismos gubernamentales, administraciones locales y los sectores naviero y portuario a fin de detectar las amenazas a la protección y adoptar medidas preventivas contra los sucesos que afecten a la protección de los buques o instalaciones portuarias utilizadas para el comercio internacional”* (Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 2002). De esta forma el gobierno colombiano se ve obligado a colaborar ante las necesidades que presenten los puertos de su jurisdicción apelando al cumplimiento del código PBIP de tal forma que se pueda garantizar protección en las aguas nacionales.

**COMPARATIVO DEL ESTADO ACTUAL DE LAS INSTALACIONES
PORTUARIAS VERSUS SUS CONDICIONES ANTES DE LA IMPLEMENTACIÓN
DEL CÓDIGO PBIP**

“En Colombia, los puertos marítimos son fundamentales para las operaciones comerciales por lo que en los últimos años se ha mejorado la calidad de los servicios prestados con el fin de ser más competitivos a nivel mundial” (Velandia, Segura, & Fierro, 2013). Este es el resultado de una labor realizada en conjunto y que se ha venido fortaleciendo la imagen del país ante los mercados internacionales utilizando diferentes herramientas y entre ellas los avances en materia de seguridad que brinda mayor confianza a los clientes potenciales.

Hace más de una década *“El antiguo COLPUERTOS representó en materia portuaria un atraso y rezago en un momento crucial para el país, pues se encontraba en plena apertura económica que significaba un aumento considerable de los flujos de mercancías, sin embargo, no se dimensionó que la eliminación de barreras al ingreso de productos requería de una infraestructura eficiente capaz de responder a la demanda, sumado a los altos índices de corrupción interna que se vivían en la institución”* (Colorado & Montoya, S.F).

A pesar de poseer una de las posiciones geográficas mas envidiables en lo que respecta a recursos hídricos, en la década de los noventas Colombia era un país retrasado en materia portuaria rezagado por el auge del narcotráfico que vivía en la época, los puertos que operaban en la nación no eran confiables debido a sus bajos estándares de seguridad los cuales no aseguraban que las operaciones desarrolladas en el país estuviesen permeadas por la mano negra del tráfico de estupefacientes.

Posterior a iniciar la implementación del código PBIP en los puertos nacionales se hace un plan de expansión entre los años 2005-2006 que represento para Colombia:

1. *“Mejorar la gestión de calidad de los procesos portuarios (certificaciones);*
2. *Diversificación de productos de carga general;*
3. *Completar la construcción de la vía alterna al puerto de Santa Marta, y propiciar acceso por ferrocarril;*
4. *Fomentar la creación de zonas de actividades logísticas-ZAL; 30*
5. *Resolver técnicamente el problema de dragado de los canales de acceso a los muelles de Barranquilla y Cartagena, y evaluar la posibilidad de transferir los costos de mantenimiento a los usuarios;*
6. *Buscar mayores niveles de inversión privada que mejoren los estándares de servicio en la zona portuaria de Barranquilla*
7. *Facilitar el desarrollo de terminales privados de uso público en las zonas portuarias de Barranquilla y Cartagena, con el fin de propiciar competencia interportuaria” (Viloria, 2006).*

Con todos estos planes de mejoras se permitió fortalecer mucho la red de seguridad portuaria usando el código PBIP como herramienta, de esta manera Colombia empieza a cambiar su visión en materia portuaria y entrar a ser competitivo en el comercio internacional.

Actualmente se dice que *“la eficiencia portuaria impacta directamente los flujos comerciales gracias a que se presenta una reducción de tiempos de las mercancías en el puerto y de esta manera se impactan los costos que son inherentes a este proceso” (Velandia, Segura, & Fierro, 2013).*

“A través de los análisis efectuados para conocer la situación inicial de seguridad en que se éstas se encontraban, partiendo de la determinación de las amenazas y vulnerabilidades, se lograron adoptar medidas que han permitido incrementar los estándares de seguridad y protección, lo cual ha redundado en los logros económicos alcanzados por el sector portuario hoy en día” (DIMAR, 2013).

Hoy en día se habla en Colombia de que se posee en sistema de gestión de la protección marítima y no solo de la implementación de un código internacional que certifica los puertos en materia de seguridad. De tal forma que se puede decir que en el país se está desarrollando una labor integrada en el área de tal forma que se puede optimizar las operaciones portuarias y alcanzar un mayor nivel de eficiencia. Todo esto se ha llevado a cabo con el cumplimiento de los siguientes pasos:

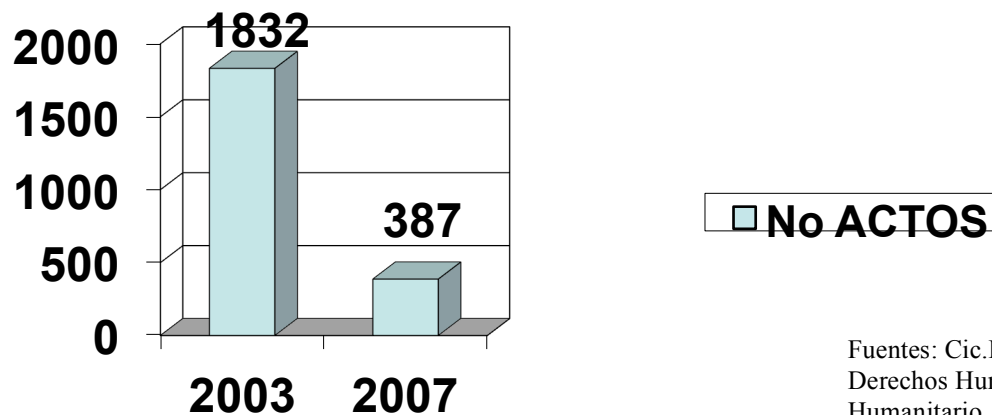
1. “ Diseño y Presentación a Dimar de la Evaluación de Protección.
2. Verificación de la Evaluación de Protección.
3. Aprobación de la Evaluación de Protección.
4. Diseño y Presentación a Dimar del Plan de Protección.
5. Verificación del Plan de Protección.
6. Aprobación del Plan de Protección.
7. Implementación del Plan de Protección.
8. Verificación y expedición de la Certificación Internacional de Protección del buque y de la Declaración de Cumplimiento para las Instalaciones Portuarias a cargo de Dimar.” (DIMAR, 2013).

Con la aplicación de este protocolo se han notado reducción es las problemáticas que existían en los años 80’s como era el hurto de carga a nivel nacional y el trafico de narcóticos a nivel

regional, de esta forma hoy en día la DIMAR asegura a sus usuarios total protección y trazabilidad de la mercancía que embarque en los puertos nacionales. A continuación cifras suministradas por la DIMAR que demuestran los avances a nivel de seguridad que han tenido los puertos colombianos gracias a la implementación del código PBIP:

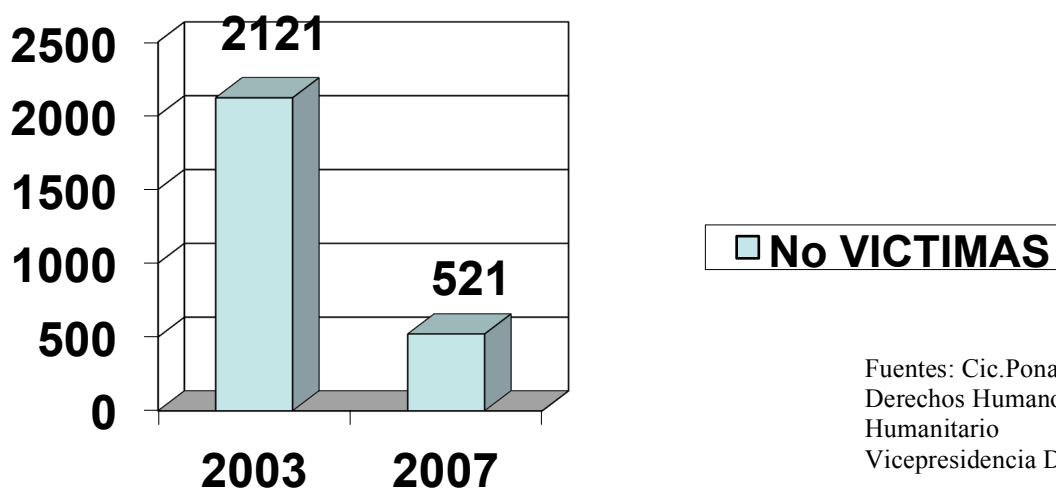
Ilustración 6. Nivel de seguridad de los puertos colombianos con la implementación del código PBIP

TERRORISMO



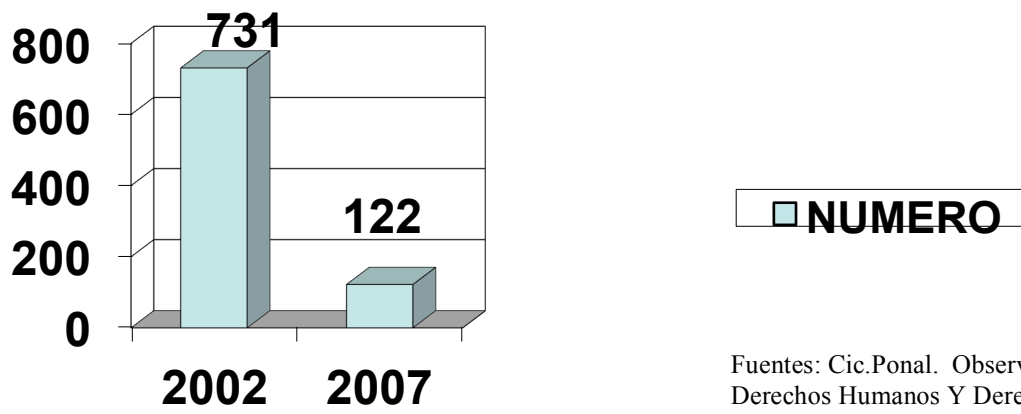
Fuentes: Cic.Ponal. Observatorio De Derechos Humanos Y Derecho Internacional Humanitario Vicepresidencia De La República

SECUESTROS



Fuentes: Cic.Ponal. Observatorio De Derechos Humanos Y Derecho Internacional Humanitario Vicepresidencia De La República

ATAQUES CONTRA INFRAESTRUCTURA



Fuentes: Cic.Ponal. Observatorio De
Derechos Humanos Y Derecho Internacional
Humanitario
Vicepresidencia De La República

Fuente: Cic. Ponal. Observatorio De Derechos Humanos Y Derecho Internacional
Humanitario

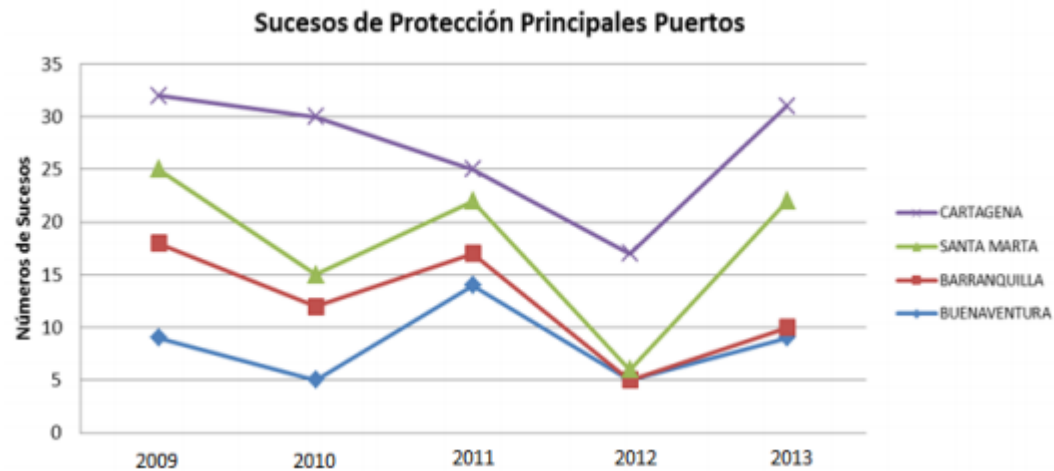
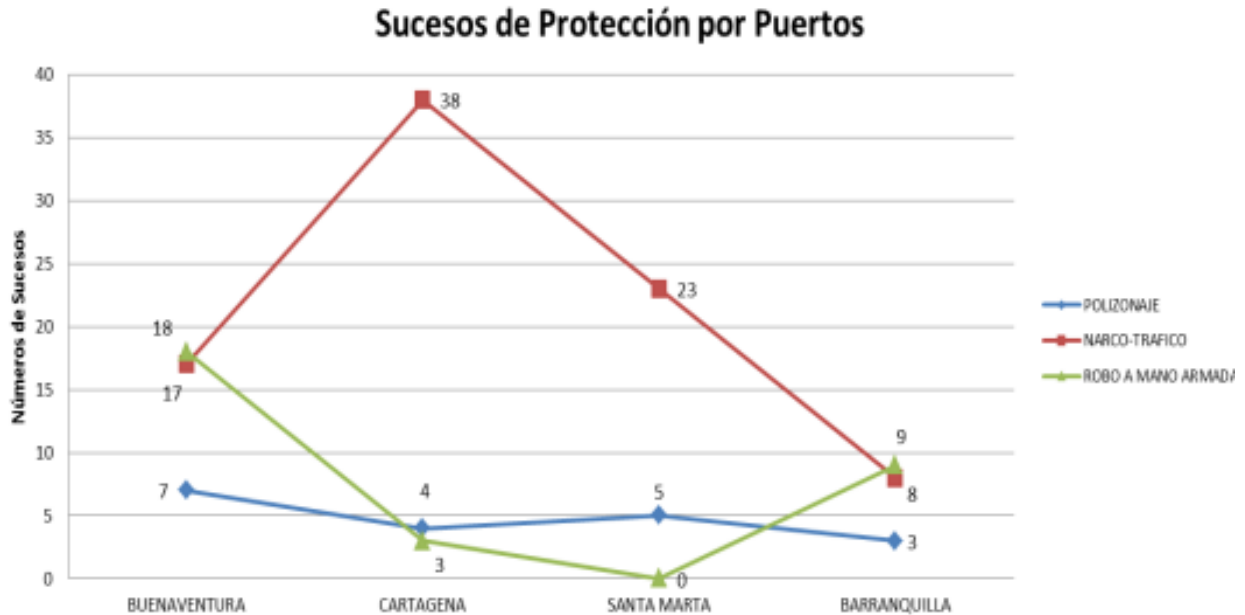
POSIBLES RIESGOS EN LA SEGURIDAD DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN LA ACTUALIDAD

A pesar del estricto régimen en los protocolos de seguridad al cual se encuentra sometidos los puertos en Colombia para el cumplimiento de los requerimientos del código PBIP, esto no significa que estén exentos de haber fallas o filtraciones en los anillos de seguridad establecidos para la operación marítima.

“Según el Cutma (Consejo Colombiano de Usuarios de la Logística de Distribución), en los puertos la seguridad sigue igual de deficiente que en la época de COLPUERTOS... Aunque la privatización de la vigilancia de las zonas portuarias, según la Superintendencia de Puertos, le ha dado mayor agilidad al sistema, es evidente que aún subsisten problemas como los de polizones y saqueos” (El Tiempo, 1996).

Si bien es cierto que los puertos colombianos aún están expuestos a amenazas de seguridad, resulta muy osado afirmar que se sigue operando de igual forma que en la época de COLPUERTOS debido a que a través de cifras se ha demostrado que se ha hecho una gran labor con todo el tema de reducción de terrorismo, tráfico de narcóticos, entre otros ítems que afectaban el territorio, sin embargo de la declaración expuesta cabe resaltar dos problemas que persisten dentro de los puertos los cuales son “polizones y saqueos” dentro de sus instalaciones.

Ilustración 7. Sucesos de protección por puertos.



Fuente: DIMAR

“En el período 2009-2013 se presentaron 135 sucesos de PBIP <<robo, polizonaje, narcotráfico>>” (DIMAR, 2014). De esta forma se reconoce que aún queda mucho trabajo por desarrollar en materia de seguridad para Colombia, donde varios autores coinciden que aún es

un reto para el país el poder controlar la seguridad marítima en un 100%, sin embargo también se ha demostrado que con la implementación del código IPB el panorama ha cambiado, de tal forma que se ha fortalecido del sector y aumentado la competitividad a través de un cambio de imagen fortaleciendo los esquemas de seguridad.

BIBLIOGRAFÍA

- Proexport Colombia. (S.F). Nuestras ventajas competitivas nos convierten en su mejor plataforma de exportación. *Proexport Colombia* .
- Duque, G. (2011). *Colombia Mira a la Cuenca del Pacífico*. SMP de Manizales & Universidad Nacional de Colombia, Cartagena.
- ANDI. (2015). *Balance Portuario de Colombia - 2014* . Gerencia de Logística, Transporte Gerencia de Logística, Transporte e Infraestructura, Colombia.
- DIMAR. (2013). *El Código PBIP en Colombia*. Obtenido de DIMAR: <https://www.dimar.mil.co/content/el-codigo-pbip-en-colombia>
- DIMAR. (S.F.). *¿Que es Dimar?* Obtenido de DIMAR: <https://www.dimar.mil.co/content/que-es-dimar-0>
- DIMAR. (2013). *Reseña e Implementación del Código PBIP en Colombia* . Obtenido de DIMAR: <https://www.dimar.mil.co/content/resena-e-implementacion-del-codigo-pbip-en-colombia>
- DIMAR. (S.F.). *La protección marítima y portuaria en Colombia: Código PBIP - ISPS*. Obtenido de https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/atach/proteccion_maritima_en_colombia.pdf
- Quirant, A., & Ortega, A. (2006). El cambio organizacional: La importancia del factor humano para lograr el éxito del proceso de cambio. *Revista de empresa* (18).
- Montoya, D., & Gomez, J. (2011). Competitividad e infraestructura de la Costa Atlántica (Puerto de Cartagena - Puerto de Barranquilla) frente al puerto de Miami. Bogotá: Universidad del Rosario.
- División de Recursos Naturales e Infraestructura CEPAL. (2012). Sistemas inteligentes de transporte en la logística portuaria latinoamericana. *Boletín FAL* , 305 (1).
- Banacol. (S.F.). *Certificación PBIP, resultados satisfactorios*. Obtenido de Banacol: Cultivando bienestar: <http://www.banacol.com/NewsDetail/448/1/CertificacionPBIPresultadosatisfactorios>
- Organización Marítima Internacional Londres. (2003). Código PBIP. Londres.
- Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar. (2002). *Adopción del código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias PBIP*.
- Velandia, C., Segura, C., & Fierro, M. (2013). Infraestructura de puertos marítimos como determinante para el incremento de la competitividad en Colombia. Bogotá: Universidad del Rosario.
- Colorado, L., & Montoya, M. (S.F). Puertos de Colombia ¿Puerto o cerca al comercio mundial? Colombia.
- Viloria, J. (2006). ^[65]Ciudades portuarias del Caribe colombiano: propuestas para competir en una economía globalizada. (80) . Cartagena: Banco de la República.
- DIMAR. (2013). *Colombia y la Implementación del Código de Seguridad en Buques y Puertos*. Obtenido de DIMAR: <https://www.dimar.mil.co/content/colombia-y-la-implementaci%C3%B3n-del-c%C3%B3digo-de-seguridad-en-buques-y-puertos>
- El Tiempo. (1996). La inseguridad, problema portuario. *El Tiempo* .

DIMAR. (2014). *VIII Audiencia Publica para la Rendición de Cuentas*. Colombia.

SGS Colombia S.A. (S.F.). *ISO 28000 - Sistema de gestión de seguridad de a cadena de suministro*.

Obtenido de SGS: <http://www.sgs.co/es-ES/Health-Safety/Quality-Health-Safety-and-Environment/Risk-Assessment-and-Management/Security-Management/ISO-28000-Supply-Chain-Security-Management-Systems.aspx>

Icontec Internacional. (2008). Sistema de gestión de la seguridad para la cadena de suministro. *Norma Técnica Colombiana NTC-ISO 28000* . Bogota.