

**Una mirada a los pabellones de contenedores en la Sociedad Portuaria
de Cartagena (Colombia)**

Santiago Vélez Reyes



Universidad Militar Nueva Granada
Relaciones Internacionales Estrategia y Seguridad
Administración de la Seguridad y Salud Ocupacional
Bogotá D.C.
Abril, 2016

**Una mirada a los pabellones de contenedores en el puerto de Cartagena
(Colombia).**

Estudiante

Santiago Vélez Reyes

Tutor

Juan Carlos Molina Gutiérrez



Universidad Militar Nueva Granada

Relaciones Internacionales Estrategia y Seguridad

Administración de la Seguridad y Salud Ocupacional

Bogotá D.C.

Abril, 2016

Resumen

Luego del atentado del 11 de septiembre de 2001 la dinámica de control del comercio internacional cambió en forma radical, ya que los países, las instituciones y las empresas que desarrollan actividades relacionadas con el comercio internacional reconocieron que este puede ser usado por organizaciones delictivas transnacionales para el logro de sus objetivos.

El gran poder económico y capacidad de persuasión de estas organizaciones hacia las personas que guardan relación con el comercio internacional y en particular a los que laboran en los puertos (Funcionarios del puerto y Autoridades) han permitido que actividades delictivas, como el tráfico de drogas, tráfico de divisas, el tráfico de armas, siga siendo posible, y la Sociedad Portuaria de Cartagena no es la excepción en este tipo de casos.

Por lo anterior, el presente ensayo abordará la problemática de la contaminación de la carga en el comercio internacional y cómo la Organización Mundial BASC con su Norma contribuye a la seguridad de la cadena de suministros de las empresas que exportan, importan y manejan el tránsito aduanero por este puerto del país.

Palabras Claves: Comercio Internacional, Organización Mundial BASC, Contaminación de la Carga, Seguridad Cadena Suministros.

Abstract

After the attacks of September 11, 2001 the dynamics of control of international trade changed radically, as countries, institutions and companies that develop international trade related activities acknowledged that it can be used by transnational criminal organizations the achievement of its objectives.

The great economic power and persuasiveness of these organizations towards people who are related to international trade and in particular to those who work in the ports (Port officials and authorities) have allowed criminal activities such as drug trafficking, currency trafficking, arms trafficking, remain possible, and Cartagena port society is no exception in such cases.

Therefore, this essay will address the problem of pollution load in international trade and as the World BASC Organization with its standard contributes to the security of the supply chain companies exporting country through this port.

Keywords: International Trade, World BASC Organization, Pollution Charge, Supply Chain Security.

Introducción

En el presente ensayo abordará la problemática de la contaminación de la carga en el comercio internacional y cómo la Organización Mundial BASC con su Norma contribuye a la seguridad de la cadena de suministros de las empresas que exportan por la Sociedad Portuaria de Cartagena. Con la importancia de mostrar vacíos y problemáticas que se generan dentro de los puertos. Haciendo énfasis a la selección y seguimiento del personal que hace parte del puerto de Cartagena Colombia. Dentro del mismo caben dos aspectos importantes y de gran visibilidad; estos son: el ciclo PHVA y la cadena de suministros dentro de los parámetros que es en donde y dentro de los cuales se generan los casos principales de contaminación tal y como se mencionan dentro de la norma BASC internacional. Es necesario visualizar el SGCS el cual es determinante en la selección de los asociados de negocio y así mismo verificar en la norma estándares que tengan como propósito la ayuda en la selección de personal dentro de las organizaciones BASC teniendo en cuenta que ya sea por omisión, por presión, por decisión, lo cual va relacionado con la ética de las personas, y nos sitúa en el escenario de la corrupción, como también, por falta de capacitación o de medios para que las personas puedan cumplir con sus funciones.

Determinamos algunos factores externos a la normatividad BASC dentro de las principales problemáticas dentro de la contaminación de la carga y estos podrían ser: la presión, intimidación o amenaza que ejercen las organizaciones delictivas con el fin de lograr sus objetivos, es decir, lograr introducir droga, armas, municiones y otros en los envíos internacionales.

Objetivos

Inicialmente describirá las amenazas del comercio internacional y los aportes realizados por la Organización Mundial BASC en cuanto a la seguridad en la cadena de suministros, particularmente en las exportaciones.

Se efectuará una revisión en cuanto a la realidad de la contaminación de la carga en el pabellón de contenedores en el puerto de Cartagena (Colombia); con el fin de identificar los factores que inciden para que se materialice este riesgo con sus respectivas conclusiones.

Generación de cuadro comparativo de ventajas y desventajas acerca de la contratación y subcontratación y/o outsourcing del personal que trabaja dentro del puerto de Cartagena Colombia.

Amenazas al comercio internacional y el problema de la contaminación de la carga.

Según Olivera & Viurrarena (2011): Luego del atentado del 11 de septiembre de 2001 la dinámica de control del comercio internacional cambió en forma radical. Los gobiernos y el sector privado se vieron obligados a reformular las estrategias de seguridad y orientarse a una labor conjunta basada en la gestión de riesgos y el desarrollo de políticas preventivas con alcance a todos los eslabones de la cadena logística.

Esto generó el desarrollo de numerosos programas de seguridad alineados con la premisa de ser, facilitadores del comercio entre naciones. En un mundo globalizado es de esperarse que el comercio entre países y regiones sea lo más ágil posible y con reglas claras, estandarizadas y aceptadas por todas las partes involucradas. En este sentido, las convenciones o códigos constituyen el modo más apropiado para promover una solución de carácter global (Olivera & Viurrarena, 2011. Pág, 03)

Para el 2014, el comercio total de mercancías mundial se cuantificó en 18,494 miles de millones de dólares, en donde la mayoría de este comercio se hizo a través de los puertos marítimos, por esta razón, los protocolos, políticas, estándares y normas que se conciben en procura de salvaguardar la estabilidad y la seguridad mundial, mediante el control de las diversas prácticas de comercio, han de ser considerados preponderantes y relevantes no solo para el ámbito comercial, sino para el orden mundial.

Uno de los programas más significativos es el Marco Normativo SAFE de la Organización Mundial de Aduanas. Este programa de seguridad reconoce que el comercio internacional es un motor fundamental para la prosperidad económica y que el sistema de comercio mundial puede ser utilizado con fines terroristas, que provocarían graves trastornos a toda la economía mundial, por lo cual establece principios y normas para que los países miembros de la OMA los adopten

como fundamentos básicos en el desarrollo del comercio internacional.

En este sentido los objetivos y principios diseñados en el Marco Normativo tienen como finalidad, crear normas que garanticen la seguridad y facilitación de la cadena logística a nivel mundial para promover la seguridad y previsibilidad; busca permitir el control integrado de la cadena logística en todos los medios de transporte; ampliar el papel, las funciones y las capacidades de las Aduanas para que puedan enfrentar los desafíos y aprovechen las oportunidades del siglo XXI; reforzar la cooperación entre las Administraciones Aduaneras para detectar envíos de alto riesgo; fortalecer la cooperación entre las Aduanas y las empresas; como también, promover el movimiento fluido de las mercaderías a través de cadenas logísticas internacionales.

El cumplimiento de estos objetivos y principios también trae beneficios a los gobiernos, a la administración aduanera y a la comunidad comercial. En cuanto a los beneficios de los gobiernos, se puede decir, que desarrollar un comercio seguro le permitirá un crecimiento y un desarrollo económico y hará que las aduanas de los países faciliten el movimiento del comercio legítimo de bienes, mejoren y modernicen sus capacidades aduaneras.

Referente a los beneficios de las aduanas se puede indicar, que mediante el intercambio de información oportuna y precisa, les permitirá analizar los riesgos sobre bases más efectivas, por ende se mejorarán los controles a lo largo de la cadena logística internacional, y se podrán

mejorar la asignación de los recursos aduaneros, lo anterior con el fin detectar los envíos de alto riesgo, es decir aquellos envíos que puedan estar contaminados con drogas, dinero u armas.

Por otro lado, la comunidad comercial se ve beneficiada con la aplicación de este marco, ya que este crea las condiciones de seguridad que el comercio internacional requiere y a su vez, lo

facilita y lo promueve, convirtiéndose en un estímulo para los vendedores y compradores ya que se les hace más fácil el envío de productos de un país a otro.

Pero esta visión no solo aplica al terrorismo, también, aplica a las organizaciones delictivas transnacionales que utilizan el comercio internacional para lucrarse mediante en el envío de narcóticos, divisas, contrabando o armas, en lo que se conoce como la contaminación de la carga, concepto que se ampliará más adelante, pero también, estas pueden lucrarse a través de operaciones ficticias, dando pie al lavado de activos, recursos que al ser legalizados pueden ser reinvertidos en su empresa criminal o pueden ser destinados al apoyo del terrorismo.

Por otro lado, Méndez (S. f.) indica que por causa de la situación actual que atraviesa el mundo en relación con el incremento de las actividades delictivas y terroristas, las cuales, incluso, han Llegado a impactar lo referido al tema de las cargas y envíos, se ha hecho necesario que se desplieguen una serie de medidas de regulación y control, que permitan salvaguardar la seguridad de las diversas naciones, optándose a su vez por aplicar las mismas al complejo entramado sistema de mercadería destinado para la exportación.

Dicho proceso de exportación convoca una gran cantidad de organizaciones y sistemas que se ven involucrados en el mismo, entre ellos compañías de carácter público, privado, gubernamental, las cuales se ven abocadas al llamamiento del Comercio Internacional Seguro, razón por la cual se agrupan bajo dicha consigna y emerge la denominada Alianza Empresarial

para un Comercio Seguro (BASC) (Méndez, S.f.).

Razón por la cual y como lo afirma Serrano Pimentel (2014), la contaminación de mercancías en puertos y aeropuertos, es un tema que suscita el interés del comercio internacional, en la medida en que tiene altas implicaciones respecto a temas paralelos como la seguridad, confianza, e

inclusive la generación misma de oportunidades de negocio, apertura y crecimiento de la economía.

Basados en lo anterior, podemos concluir que las instituciones y los estados, después del 11 de septiembre decidieron adoptar protocolos, políticas, estándares y normas tendientes a garantizar la estabilidad y la seguridad mundial, particularmente en el comercio internacional, una de estas políticas es el Marco Normativo de la OMA, lo que posteriormente dio pie para que la organización Mundial BASC diseñará la Norma Internacional BASC, con el objetivo de proteger la cadena de suministros , salvaguardándola de amenazas tales como, el lavado de activos, el terrorismo, contrabando, trata de personas y del tráfico de armas, el tráfico de drogas, es decir, asegurando que la cadena de suministro no sea contaminada.

La Organización Mundial BASC y su contribución a la seguridad de la cadena de suministros en el comercio internacional.

La Alianza Empresarial para el Comercio Seguro (Business Alliance for Secure Commerce) BASC, es una organización internacional, constituida legalmente bajo el nombre de Organización Mundial BASC (OMB) (Medina, 2008), cuya labor es auditar y certificar a empresas exportadoras para optimizar su seguridad.

La BASC ha desarrollado un programa que contiene una serie de medidas operacionales cuyo fin es el de salvaguardar las organizaciones, sus activos, propiedades, empleados y clientes (BASC Colombia, 2014). Su tarea se esboza bajo la premisa de que “*la seguridad no depende del azar*”, y promueve como su principal estandarte que las compañías se mantengan libres de cualquier actividad ilícita que pueda llegar a afectar sus relaciones comerciales; a su vez, pretende mediante su intervención facilitar los procesos aduaneros de las mismas. (BASC Colombia, 2014)

La norma BASC versión 4 del 2012 consta de 4 puntos fundamentales, el primero hace referencia al objeto, alcance, aplicación y exclusiones, el segundo indica las referencias normativas con las cuales se construyó y/o diseño la presente norma, el tercer punto nos ilustra acerca de los términos y definiciones de la misma y por último encontramos los requisitos del SGCS.

Ampliando el primer punto la norma en su objeto y alcance indica que esta norma puede ser utilizada por organizaciones independientemente de su tamaño y la naturaleza de sus actividades, a fin de garantizar la seguridad en la cadena de suministros y las actividades relacionadas con el comercio internacional.

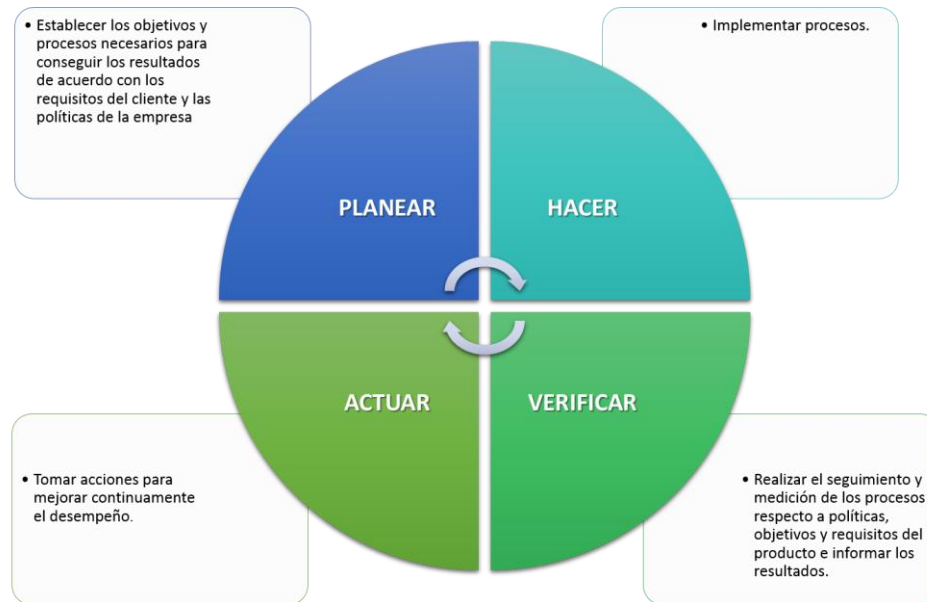
Todos los requisitos contemplados en esta norma son esenciales para la implementación de un sistema eficaz de gestión control y seguridad, donde se complementan de manera directa los estándares de seguridad BASC con los del programa C-TPAT creados para los distintos sectores participes en la cadena de suministros y las actividades relacionadas con el comercio internacional.

Los factores humanos, incluyendo la cultura, políticas, etc., dentro de las organizaciones, pueden crear o destruir la efectividad de cualquier sistema de gestión y se deben considerar cuidadosamente al implantar esta norma, por lo cual, se debe seguir cada etapa, en donde las organizaciones podrán establecer procedimientos para determinar la política y objetivos de seguridad, al igual que procedimientos para su implementación y demostrar sus logros según los criterios definidos.

Es por esto que las organizaciones deben tener en cuenta para la implementación de su SGCS, que priman los requisitos de orden legal aplicables en el país donde la organización tiene sede, sobre los criterios de la norma y estándares, por lo tanto ningún requisito puede implementarse incumpliendo la norma legal vigente de cada país. En conclusión, las organizaciones deben mostrar que cumplen los requisitos legales, antes de buscarla conformidad y el mejoramiento continuo de su SGCS.

Esta norma se basa en el modelo (PHVA) Planear – Hacer – Verificar – Actuar (PHVA), el cual puede ser apreciado en el siguiente gráfico:

Gráfico 1: Ciclo PHVA



Nota: Ciclo PHVA. (SEDIAL, 2013).

En conclusión el SGCS BASC, es fundamentalmente un mecanismo creado bajo el modelo del ciclo PHVA, el cual permite “detectar oportunamente los riesgos que pueden afectar a las empresas, para generar estrategias que se anticipen a ellos y los conviertan en oportunidades” (Riesgo & Estrategia, S.f).

Por otro lado, es preciso indicar que todos los requisitos de esta norma internacional son genéricos y aplicables a todas las organizaciones elegibles, sin importar su tipo o tamaño, el alcance de su aplicación depende del objeto social (giro del negocio), los riesgos presentes en la cadena de suministro, las actividades relacionadas con el comercio internacional y las condiciones del entorno en el cual opera.

En cuanto a su segundo punto, la norma BASC cuenta con propiedad intelectual a favor de World BASC Organization (WBO), y fue concebida para implementar y administrar un SGCS de

tal forma que pueda ser integrada con otras publicaciones o normas aplicadas, tales como: el WCO SAFE (Framework of standards) , el C-TPAT (Customs trade partnership against terrorism), el ISPS/PBIP (International ship and port facility security), las normas ISO 9001:2008, 14001:2004, 27001:2005, 28000:2007, 19011:2012, 31000:2009 y OHSAS18001:2007, (ver anexo 2).

El tercer punto de la norma nos indica, que para facilitar su comprensión consta de un Glosario de 92 Términos y Definiciones, dentro de los cuales se destaca por su uso el término Cadena de Suministros y este es definido como la secuencia de interacción entre los generadores de productos y servicios con sus proveedores que contribuyen en la realización, comercialización y entrega de una mercancía o un servicio a un cliente final en cualquier destino.

En este sentido, otros autores como Lambert & Stock (2001), definen a la *Cadena de Suministros*, como el conjunto de integración de funciones principales de un negocio, que abarcan desde el usuario final, hasta los proveedores, convirtiéndose a su vez en un eje central en lo referido a la exportación de la carga.

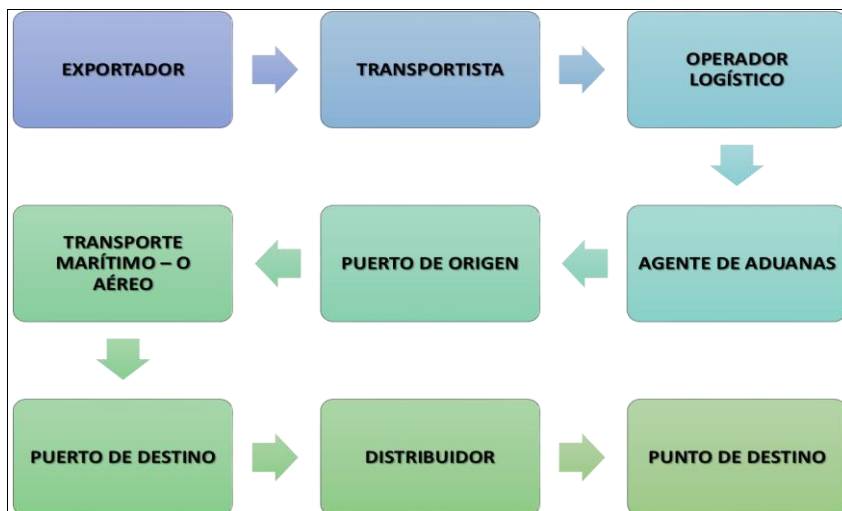


Gráfico 2 Cadena de Suministro. Extraída de BASC – versión 4 de 2012.

El cuarto punto de la norma dice, que todos los requisitos del SGCS deben ser incorporados a los procesos de la organización, teniendo en cuenta que la aplicación depende de la ubicación y la distribución geográfica, la naturaleza del negocio y las condiciones del entorno en el cual se encuentra, por lo cual la organización debe establecer la documentación, la implementación, el mantener, y establecer una mejora continua del SGCS teniendo en cuenta, el enfoque de procesos aplicado a la seguridad de la organización, el documentar la secuencia e interacción de los procesos que se realiza, a través de las técnicas de mapa y caracterización de procesos y definir el alcance del SGCS.

Por otro lado, la norma dice que es muy importante que la alta dirección tenga en cuenta el establecer, documentar, comunicar, publicar y respaldar la política de control y seguridad. Esta política debe estar orientada a la prevención de actividades ilícitas y ser adecuada al propósito, alcance del Sistema de Gestión y los riesgos de la organización, incluyendo un compromiso con el mejoramiento continuo del Sistema de Gestión, en conclusión, la política debe ser marco de referencia para establecer y revisar los objetivos del SGCS.

Razón por la cual, dentro de sus tareas está la de fomentar el uso de Sistemas de Gestión en Control y Seguridad (en adelante SGCS) para mitigar, dentro de muchos flagelos, por ejemplo, la contaminación de las cargas con sustancias ilícitas (BASC Colombia, 2014), fenómeno que resulta nodal y de particular interés en el presente ejercicio, ya que es sobre este sobre el que se trazan todas las reflexiones del mismo.

Siendo así, resulta importante decir que la *contaminación de la carga*, SEDIAL (2013) puede entenderse como “la alteración nociva del estado natural de un medio a través de: Narcotráfico, explosivos... ”; En general, se da “Cuando la carga lleva elementos diferentes a los que dice contener en los documentos que la respaldan” (SEDIAL, 2013).

Con referencia a la Planeación la norma indica, que una adecuada planificación es lo que determina el éxito o fracaso del SGCS, lo que implica el cumplimiento de los requisitos en términos de control y seguridad, estableciendo criterios de desempeño y definiendo ¿qué se debe hacer, quien es el responsable, cuando se debe hacer y cuál sería el resultado esperado?

Por lo cual, la alta dirección debe establecer y revisar, los objetivos del SGCS en las funciones y niveles pertinentes dentro de la respectiva organización, claramente estos deben ser coherentes, y permitir dar evidencia del cumplimiento de la política de control y seguridad.

La gestión del riesgo, es un proceso que la norma BASC adopta de norma ISO 31000 y está indica que todas organizaciones de todo tipo y tamaño enfrentan factores e influencias, internas y externas, que crean incertidumbre sobre si ellas lograrán o no sus objetivos, este efecto que la incertidumbre tiene en los objetivos de una organización es el "riesgo", motivo por el cual la organización debe tener un procedimiento documentado para establecer e implementar un proceso de gestión de riesgos que permita la determinación del contexto, identificación, análisis, evaluación, tratamiento, monitoreo y comunicación de los riesgos, este procedimiento debe

realizarse mínimo una vez al año o cuando se identifiquen nuevas amenazas o vulnerabilidades en el SGCS.

Como se dijo anteriormente, el cumplimiento de los requisitos legales prima sobre el cumplimiento de los requisitos del SGCS, por lo cual se hace necesario un procedimiento documentado para identificar, actualizar, implementar y comunicar los requisitos legales a los cuales esté sometido y sean aplicables al SGCS. Con relación a este punto la Norma BASC indica que se debe proteger la propiedad intelectual, que incluye la propiedad de la Norma y los Estándares BASC, como también, el uso del logo que identifica la imagen corporativa de la WBO.

Dentro de la implementación y operación se observa que la responsabilidad final por el control y seguridad de la organización, recaerá en el más alto nivel de la Dirección, por lo cual se debe designar un representante de la Alta Dirección con autoridad suficiente para asegurar que el SGCS se implemente, mantenga y mejore continuamente.

El entrenamiento, la capacitación y la toma de conciencia, es un aspecto fundamental ya que la organización debe determinar y demostrar las competencias que el personal requiere para el desarrollo de sus labores, como también, que el personal debe ser consciente de la responsabilidad por el control y seguridad.

Con relación a la Comunicación la norma sugiere que se deben generar condiciones para, mantener una comunicación abierta y efectiva de información sobre control y seguridad en comercio internacional, como también, lograr la participación y el compromiso de accionistas, directivos, empleados y asociados de negocio.

La documentación del sistema es un factor clave para permitir que la organización implemente de manera efectiva el SGCS, la cual es útil para consolidar y preservar conocimientos sobre el

tema, esta debe incluir, el Manual del SGCS (alcance, requisitos, estándares, exclusiones), los Procedimientos documentados y registros requeridos y los demás documentos que la organización determine indispensables para la eficacia del SGCS.

En cuanto a su control, la organización debe tener un procedimiento que incluya listados maestros de documentos y este debe garantizar aspectos tales como, la aprobación de los documentos antes de su emisión, que estos puedan ser localizados oportunamente, que se revisen y se actualicen periódicamente, que sean legibles y estén disponibles, garantizando su preservación, custodia y confidencialidad, entre otros.

Dentro del control operacional encontramos que la organización debe asegurar con bases a la evaluación de riesgos, responsabilidad y participación en la cadena de suministros que los planes, programas y controles de seguridad estén integrados en toda la organización y sus actividades. Es decir, la organización debe hacer lo necesario para garantizar que todas sus actividades se desarrollen de manera segura.

Con referencia a la preparación y respuesta a eventos críticos, la norma indica que está ligada a la gestión del riesgo por lo cual, se debe identificar y responder oportunamente ante amenazas y vulnerabilidades ya que de la capacidad de respuesta se podrá mitigar el impacto y el efecto que estas situaciones críticas puedan generar sobre las operaciones y más aún, sobre la imagen de la organización, lo cual deberá hacerlo mediante el planeamiento, entrenamiento y ejecución de planes de contingencia y emergencia.

La verificación lleva inmerso el seguimiento, la medición y las auditorías, en este sentido la norma BASC indica que la organización debe tener procedimientos documentados para efectuar el seguimiento y medición a las características claves del SGCS, lo cual se hace estableciendo metas e indicadores. En este punto, las auditorías son de suma importancia ya que con ellas se

puede verificar la conformidad del sistema, por lo cual se debe establecer un programa de auditorías internas el cual debe ser ejecutado por auditores capacitados, entrenados y/o reentrenados por la WBO cuando se presenten cambios normativos.

El control de registros es necesario para demostrar conformidad con los requisitos del SGCS BASC, por lo cual se debe tener un procedimiento documentado que incluya un listado maestro de documentos, para la identificación, mantenimiento y disposición de los mismos.

En este punto adquiere una especial importancia el concepto de trazabilidad, particularmente cuando se presenten hechos delictivos que afectan nuestra cadena de suministros, en este sentido Sedral indica que, este puede comprenderse como “El proceso que permite hacer seguimiento o rastreo de un producto o lote desde su origen hasta su destino final, en donde dicho rastreo, se ejecuta mediante la identificación de materias primas y operaciones que se suceden a lo largo de la cadena de suministro, producción y distribución; sus principales elementos son, la identificación de los responsables, los controles y los procedimientos (SEDIAL, 2013).

Finalmente, la norma frente al mejoramiento continuo del SGCS indica que la organización debe revisar y mejorar la eficacia del SGCS mediante el cumplimiento de la política y objetivos de control y seguridad, lo cual se logra a través de la implementación de las acciones correctivas y de las revisiones que la Alta Dirección haga ya que esta demuestra su compromiso en la toma de decisiones y en la asignación de recursos para el cumplimiento de la Política de Control y Seguridad.

La norma también sugiere la aplicación de unos estándares los cuales están enfocados hacia los Asociados de Negocio, la Seguridad del Contenedor y la Carga, el Control de Acceso Físico, la Seguridad del Personal Propio, Subcontratado y Temporal, la Seguridad en los Procesos, la Seguridad Física, la Seguridad en la Tecnologías de la Información y el Entrenamiento de

Seguridad y Concientización sobre las Amenazas y para nuestro caso desarrollaremos los Estándares de un Exportador.

Los Estándares de Exportador en general se consideran los requisitos mínimos de seguridad y se diseñaron para que los exportadores establezcan procesos y procedimientos que mitiguen el riesgo de pérdida, robo, tráfico de drogas, divisas, armas y municiones mediante la contaminación de la carga, como también, el contrabando, el terrorismo, el lavado de activos y cualquier otra actividad ilícita.

En cuanto a los requisitos de Asociados de Negocio (clientes, proveedores, y terceras partes) es importante que se contemplen parámetros más allá de los financieros, incluyendo indicadores de seguridad, todo este procedimiento está enfocado en la prevención del Lavado de activos y la Financiación del terrorismo.

Referente a la Seguridad del contenedor y la carga, resalta que se debe mantener la integridad del contenedor y los furgones, aquí se deben realizar inspecciones, en donde los contenedores debe ser inspeccionado en 7 puntos y los furgones en 10 puntos, en donde el objetivo fundamental es protegerlos contra la introducción de materiales y personas no autorizados, es decir, de que estos no sean contaminados y que no sean manipulados por personas ajenas a la operación. Se destaca que se debe instalar un sello y/o precintos de alta seguridad a todos los contenedores y furgones cargados con destino a la exportación, y que estos deben cumplir o exceder lo estipulado en la norma ISO 17712/2013 actual, referente a la Norma ISO 17712/2013 para Los Sellos de Seguridad en Contenedores.

En el control de acceso físico es un estándar que está orientado a impedir el acceso no autorizado a las instalaciones, por lo cual se requiere control y verificación de empleados, visitantes, vendedores, proveedores de servicio, como también, requiere la verificación de correos y

paquetes.

La Seguridad del personal propio, subcontratado y temporal es otro estándar a tener en cuenta, aquí la norma sugiere que debe existir un procedimiento para evaluar los posibles candidatos a ser contratados y realizar verificaciones periódicas a los actuales.

La seguridad en los procesos es un estándar que está orientado a asegurar la integridad de los procesos de exportación, tales como, el empaque, almacenamiento, embalaje y el transporte de la carga en toda la cadena de suministro, aquí también, aplica el concepto de trazabilidad de la carga ya que el adecuado manejo y procesamiento de la información y documentos de la carga serán los elementos que nos exonerarán de una responsabilidad en caso de presentarse un caso de contaminación de la carga en nuestra Cadena de Suministros.

El estándar de seguridad física en las instalaciones indica que en donde se produce, empaqa, embala y almacena la carga, es importante que se tengan los elementos de seguridad perimetral y los sistemas de vigilancia tecnológicos para resguardarlas contra el acceso no autorizado y/o la introducción de drogas u otros elementos ilícitos.

Otro estándar es la seguridad de las tecnologías de la información, aquí se observan todas las acciones tendientes a la protección de la información y de los sistemas, por lo cual, se deben asignar cuentas y contraseñas individuales las cuales estarán bajo responsabilidad de cada uno de los usuarios. En cuanto a la protección de los recursos y datos, la norma sugiere que se deben instalar Software antivirus y antiespía, para prevenir la infiltración.

Finalmente, encontramos el estándar de entrenamiento de seguridad y concientización sobre las amenazas, en este punto la norma indica que se debe contar con un programa anual de capacitación con el fin de que todo el personal pueda reconocer, reportar amenazas y vulnerabilidades sobre actividades ilícitas, tales como, el contrabando y la contaminación de la

carga por drogas, armas y municiones, entre otros. En mi concepto este es un factor crítico porque el desconocimiento de los protocolos, planes y programas de seguridad aumentan las probabilidades de éxito, de las organizaciones delictivas en cuanto a la contaminación de la carga y otras actividades delictivas.

En conclusión, la contribución de la Organización Mundial BASC fue el haber diseñado una norma viable y aplicable a todas las organizaciones que desarrollan actividades de comercio internacional, en donde su objetivo es brindar seguridad a la cadena de suministros, esta norma contempla unos requisitos de Norma y unos Estándares enfocados hacia los Asociados de Negocio, la Seguridad del Contenedor y la Carga, el Control de Acceso Físico, la Seguridad del Personal Propio, Subcontratado y Temporal, la Seguridad en los Procesos, la Seguridad Física, la Seguridad en la Tecnologías de la Información y el Entrenamiento de Seguridad y Concientización sobre las Amenazas, con ellos se logra mitigar el riesgo de pérdida, robo, tráfico de drogas, divisas, armas y municiones, el cual se materializa mediante la contaminación de la carga, como también, el contrabando, el terrorismo, el lavado de activos y cualquier otra actividad ilícita.

El problema de la contaminación de la carga en la Sociedad Portuaria de Cartagena.

Como abre bocas de este ítem, es importante reconocer que el territorio Colombiano, tal como lo enuncia Serrano Pimentel (2014), es afortunado por su ubicación geográfica, y la dota de un sin número de oportunidades de comercio internacional, en la medida en que cuenta con diversos puertos marítimos que se convierten en fuentes del transporte de mercancías, entre ellos Cartagena, Barranquilla, Santa Marta y Buenaventura.

El siguiente cuadro nos muestra la cantidad de exportaciones TEU'S por cada uno de ellos y nos deja ver cómo la Sociedad Portuaria Cartagena es la instalación portuaria que ocupa el segundo lugar en el país en cuanto a exportaciones se refiere:

Puerto	Toneladas 2012	Toneladas 2013	Toneladas 2014
Barranquilla	53.604	45.780	45.113
Barranquilla International Terminal Company	-	-	1.714
Buenaventura	156.467	152.403	179.137
Cartagena	113.418	100.163	106.935
Compañía de Puertos Asociados S. A. (Cartagena)	31.888	32.222	28.505
Contecar	81.360	88.621	78.739
Palermo S.A.	1.817	1.022	410
Santa Marta	20.318	22.099	17.826
TC Buen	95.099	98.138	73.727
Total general	553.971	540.448	532.106

Fuente: <http://www.colombiatrading.com.co/herramientas/estadisticas-de-carga>

DANE 2015

Consecuentemente con lo anterior, es preciso indicar que este alto volumen de carga lleva inmerso un sinnúmero de operaciones portuarias, por lo que las probabilidades de contaminación de la carga por cualquiera de los puertos colombianos se pueden catalogar de altas, en razón a

que Colombia es el primer productor de coca, seguido de Perú y Bolivia. (Espectador)

El negocio del narcotráfico es tan rentable que según el informe de la Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito para el 2014, valoró la producción de coca en 408 millones de dólares, lo que equivale a un 0,3% del PIB colombiano.

	2013	Variación	2014
Valor Total de la producción de la hoja de coca y sus derivados en finca ⁹	US\$ 292 millones	40%	US\$ 408 millones
En porcentaje del PIB	0,2% ¹⁰	-	0,3%
En porcentaje de PIB del sector agrícola	2%		3% ¹¹
Número de hogares involucrados en el cultivo de coca ¹²	60.600	6,4%	64.500
Ingreso promedio anual bruto por persona de la producción de hoja y pasta/base ¹³	1.040 US\$	11,5%	1.160 US\$
Área con cultivos de amapola	298 hectáreas	30%	387 hectáreas
Potencial de producción de látex de amapola ¹⁴	10,5 tm	13%	11,9 tm
Potencial de producción de heroína	1,3 tm	15%	1,5 tm
Precio promedio del látex de amapola en el sitio de producción	US\$1.112 /kg	-37%	US\$700 /kg
Precio promedio de la heroína	US\$ 9.295 /kg	-19%	US\$ 7.528 /kg

Fuente:[https://www.unodc.org/documents/cropmonitoring/Colombia/Colombia Monitoreo de Cultivos de Coca 2014 web.pdf](https://www.unodc.org/documents/cropmonitoring/Colombia/Colombia_Monitoreo_de_Cultivos_de_Coca_2014_web.pdf) julio/2015

Según el informe “Análisis Situacional del Narcotráfico” de AMERIPOL, las estructuras del narcotráfico ubicadas en varios países de la región y el mundo, a partir del conocimiento de rutas para el tráfico y la disponibilidad de cadenas logísticas para la distribución de las drogas ilegales; utilizan la infraestructura de transporte del comercio exterior, puertos marítimos o aeropuertos, a través de la modalidad de contaminación de las mercancías o pasantes de drogas (correos humanos); pero los controles de la fuerza pública en cada país, obliga a las organizaciones de traficantes a utilizar pistas y sitios de embarques clandestinos para la salida de aviones y embarcaciones (AMERIPOL).

Como podemos ver las organizaciones de narcotráfico y sus conexiones transnacionales

aprovechan todos estos recursos para el logro de sus objetivos, lucrándose y tecnificando cada día más, recurriendo a medios propios, tales como sumergibles, lanchas go fast y avionetas o medios indirectos como lo es la introducción de drogas, dinero, armas y municiones dentro de la carga lícita que sale por los puertos del país, es decir, que para las organizaciones delictivas el comercio internacional es una gran oportunidad para tal fin y es allí donde su dinero y su capacidad de corrupción logra persuadir a funcionarios y autoridades que laboran en los puertos. Normalmente una operación de exportación por la Sociedad Portuaria de Cartagena bajo la óptica de BASC tiene controles que le apuestan a preservar la seguridad de la cadena de suministros. Esta comienza en una empresa que desea vender un producto en el exterior, luego ese producto es empacado en su fábrica o en bodegas de otras empresas que prestan el servicio, en este punto se observa lo relacionado con la selección de los asociados de negocios, y la seguridad con el personal propio, subcontratado y temporal que participa en la operación, como también el control de acceso físico a las instalaciones donde se produce y se empaca el producto de exportación.

Posteriormente el producto es colocado en contenedores previamente inspeccionados y luego es sellado para después ser transportado en vehículos con destino al muelle, en su recorrido el vehículo y la mercancía son monitoreados en puestos de control, o por sistemas GPS, y a veces dependiendo del valor e importancia de la carga son escoltados desde fábrica hasta su llegada al puerto.

Es de anotar que el tránsito de una mercancía desde fábrica al puerto puede durar varios días, motivo por el cual las empresas de transporte de carga terrestre con el fin de preservar la integridad de la carga, utilizan parqueaderos que cumplan los requisitos de seguridad en cuanto a cerramiento perimetral, cámaras y vigilancia 24 horas, como también, diseñan planes de

contingencia para responder antes situaciones críticas y así poder mitigar el impacto que estas puedan generar sobre las operaciones o la imagen de la empresa, como se puede evidenciar, aquí aplican los controles relacionados con asociados de negocios para transportadores de carga por vía terrestre, control operacional y preparación y respuesta frente a eventos críticos, como también, seguridad en los procesos en donde el concepto de trazabilidad de la carga adquiere una gran relevancia.

Una vez la mercancía está próxima a llegar al puerto se debe sacar la cita de ingreso a las instalaciones portuarias y una vez surtido este trámite, previa identificación del conductor y la inspección preliminar del vehículo y el contenedor, el vehículo es dirigido al patio de contenedores, donde el contenedor es descargado por funcionarios del puerto y es colocado en una posición a la espera de su verificación la cual depende del perfil del riesgo de la empresa y la carga, en donde al término de esta operación, el vehículo vacío es dirigido a la salida de la Sociedad Portuaria, y nuevamente se identifica al conductor y se inspecciona el vehículo. Toda esta operación de ingreso, descarga del contenedor y salida del vehículo y el conductor es monitoreada por el CCTV y la información es registrada en la plataforma operacional, aquí los controles se enfocan al acceso físico, y a la inspección del contenedor.

Superada esta etapa el contenedor es pasado al patio de aforo donde la Policía Antinarcoáticos, el INVIMA y la DIAN efectúa la última inspección y pasa a bordo del buque que la llevará al país de destino, cabe anotar que algunas empresas con el fin de salvar su responsabilidad frente a una posible contaminación de su carga, solicitan que se les practique la inspección antes de que esta salga del país, inspección que deben pagar ya que no estaba prevista su ejecución pues la empresa y la carga ya que esta no fue perfilada frente a riesgo de contaminación de la carga. En esta última etapa aplican los controles enfocados a la seguridad del contenedor y la carga.

Si bien es cierto que la cadena de suministros para la exportación de un producto presenta una serie de amenazas, la siguiente gráfica nos ilustra claramente tres puntos en los cuales la contaminación de la carga se puede dar, siendo los puertos uno de ellos, lo que nos permite concluir que las organizaciones delictivas usan las instalaciones portuarias y el comercio internacional para el logro de sus objetivos, a pesar de los controles de seguridad que en cada etapa de esta se imponen.

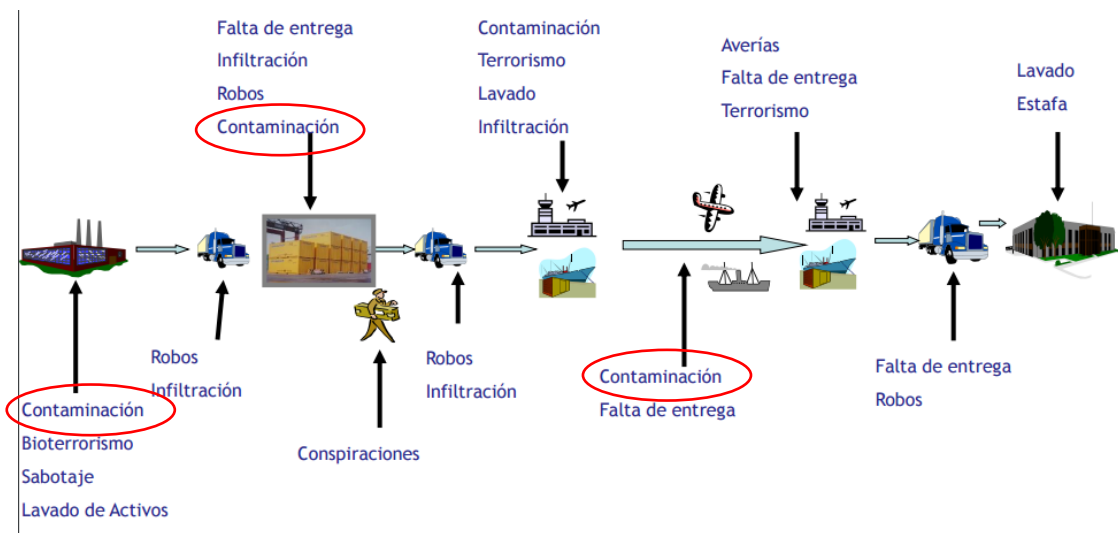


Gráfico: Trazabilidad de la carga. 1/11/15. Elaboración propia.

Mas sin embargo, al profundizar en la temática de la contaminación de la carga en el puerto de Cartagena, es posible inferir mediante el análisis del Anexo No. 1., que entre los años 2014 y 2015, se presentaron nueve casos de contaminación de la carga relacionados con el tráfico de armas y la incautación de cocaína en todas su formas (líquida y pasta), sin contar con una investigación que se adelanta por la presunta participación de uniformados en actos de corrupción en dicho puerto, lo que indica, que los controles y las personas que participan en la seguridad de la cadena de suministros está fallando.

Por otro lado, la Dirección Nacional de Control de Drogas (citada en Serrano Pimentel, 2014),

reporta que para el año 2013 fueron incautados 5.155.2 kilos de cocaína, 55.5 kilos de marihuana y 3.2 de heroína a través de la vía marítima, aérea y terrestre. Aspecto que resulta preocupante para el territorio nacional y que deja entrever una serie de baches, dificultades y problemas en los diversos procesos de trazabilidad y control del riesgo y que impactan duramente la imagen del país en relación al Comercio Internacional y las oportunidades de expansión en el mismo.

Lo anterior, permite concluir que los casos de contaminación de la carga se presentan por las fallas en la aplicación de los estándares que recomienda la norma BASC, estas fallas se presentan por la debilidad o laxitud en los procedimientos a lo largo de la cadena de suministros, ya sea por omisión, por presión, por decisión, lo cual va relacionado con la ética de las personas, y nos sitúa en el escenario de la corrupción, como también, por falta de capacitación o de medios para que las personas puedan cumplir con sus funciones.

En cuanto a los procedimientos se puede decir, que no efectuar de manera rigurosa la inspección del contenedor, la carga y furgón, aumenta el riesgo de que esta sea contaminada o manipulada por personas que participan directa o indirectamente de la operación, lo que lleva a revisar los procedimientos de selección y mantenimiento del personal, como también, los procedimientos de control de acceso, de seguridad física de las instalaciones y el de entrenamiento de seguridad y concientización sobre las amenazas, lo que nos sitúa en el escenario de la omisión por parte del factor humano en el cumplimiento de sus funciones.

Otra situación que incide para que el factor humano que labora en actividades de comercio internacional no cumpla con los procedimientos, es la presión, intimidación o amenaza que ejercen las organizaciones delictivas con el fin de lograr sus objetivos, es decir, lograr introducir droga, armas, municiones y otros en los envíos internacionales.

También se puede decir que un procedimiento puede ser vulnerado cuando el factor humano, de

manera consciente y con el fin de ganar dinero, decide permitir o facilitar que elementos ilícitos sean introducidos dentro de los contenedores que están programados para exportación (Droga, armas, municiones, contrabando).

Como ejemplo se puede citar un caso ocurrido en noviembre del 2014, en donde fueron capturados un coronel y dos suboficiales de la Policía Nacional por sus nexos con redes del narcotráfico, la investigación concluyó que la red contaminaba contenedores con estupefacientes, que saldrían a través del Puerto de Cartagena con destino a Alemania, haciendo tránsito en el Puerto de Rotterdam, en Holanda (Heraldo).

Por último, se puede indicar que la falta de capacitación en seguridad y toma de conciencia frente a las amenazas, incide para que el factor humano no pueda reconocer, reportar amenazas, vulnerabilidades sobre actividades ilícitas, y carentes de medios, mucho menos podrán cumplir adecuadamente los procedimientos que deba desarrollar de acuerdo con su cargo y las responsabilidades que términos de seguridad le fueron asignadas.

En conclusión se puede decir que el haber analizado la problemática de la contaminación de la carga que se exporta por la Sociedad Portuaria de Cartagena, nos permitió determinar los factores que inciden para que este riesgo se materialice, estos guardan amplia relación entre ellos, en donde desde mi perspectiva, el factor humano es quien hace que los procedimientos fallen ya sea por omisión, por presión, por decisión, como también, por falta de capacitación o de medios para que las personas puedan cumplir con sus funciones.

La contratación, el outsourcing y la problemática de la contaminación de la carga

Sin duda alguna la problemática radica en la contratación tanto interna como externa, se evidencia que en la mayoría de los casos referentes a la contaminación de la carga, el personal es el único que interviene en el desarrollo de estas actividades delictivas.

Es prioritario para todo tipo de organización BASC generar vínculos con otras compañías certificadas por la misma organización, con el fin de disminuir o mitigar el riesgo en cuanto a la contaminación de la carga pero primordialmente en lo que refiere a la selección de personal, dentro de las mismas organizaciones certificadas BASC.

Contratacion interna

Ventajas	Desventajas
Se puede llevar un mejor control acerca de las actividades que ellos realizan diariamente. Cumpliendo con los protocolos basados en el ciclo PHVA de la normatividad BASC.	El hecho de tener acceso a la mayoría de la información privada de la empresa puede ser de un alto riesgo ya que puede vulnerar la seguridad y mostrar factores donde se pueda generar perdida de información vital.
Se tiene control y seguimiento del personal que posee conocimiento acerca de la normatividad BASC.	Exige potencial de los empleados para poder ascender, y que la organización ofrezca oportunidades de progreso.
Es un retorno de la inversión de la empresa en entrenamiento de personal.	Pueden existir presiones internas, compromisos o conflicto de intereses.

Contratación externa

Ventajas	Desventajas
Para la empresa es rentable contar con este tipo de contratación ya que se reduce un poco al no tener que pagar una mensualidad fija, sino al contrario cuando se necesite de sus servicios.	Así como se lleva un control riguroso por parte de la compañía, existen riesgos ya que por errores o desconocimiento de los procedimientos se puede generar cualquier tipo de contaminación.
El hacerlos sentir parte de la compañía y que conozcan de la normatividad y cada uno de sus procesos BASC servirá para mitigar los riesgos que existen en la cadena de suministro.	Genera poca lealtad hacia la organización a la cual presta el servicio, al no sentirse identificado, no tienen un sentido de pertenencia.
Aprovecha inversiones en capacitación y desarrollo efectuadas por otras empresas o por los propios postulantes.	Puede ser visto por los empleados como deslealtad hacia ellos.

Conclusiones

El atentado del 11 de septiembre de 2001 obligó a que los países, las instituciones y las empresas que están inmersas en el comercio internacional reconocieran que este puede ser usado por organizaciones delictivas transnacionales para el logro de sus objetivos.

El Marco Normativo SAFE de la OMA trajo beneficios a los países, a las aduanas y la comunidad del comercio internacional, lo que posteriormente dio pie para que la organización Mundial BASC diseñará la Norma Internacional BASC, con el objetivo de proteger la cadena de suministros, salvaguardándola de amenazas tales como, el lavado de activos, el terrorismo, contrabando, trata de personas y del tráfico de armas, el tráfico de drogas. La normatividad BASC ha desarrollado un programa que contiene una serie de medidas operacionales cuyo fin es el de salvaguardar las organizaciones, sus activos, propiedades, empleados y clientes, lo cual se cumple mediante la implementación del SGCS.

El alto volumen de carga que se maneja a través de la Sociedad Portuaria de Cartagena incrementa el riesgo de contaminación de la carga en razón a que Colombia es el primer productor de coca, seguido de Perú y Bolivia. A pesar de los esfuerzos que en materia de seguridad se desarrolla dentro del comercio internacional, los casos de contaminación de la carga se siguen presentando en la Sociedad Portuaria de Cartagena y estos cuentan con la complicidad de funcionarios y autoridades que laboran en la instalación portuaria. Las organizaciones de narcotráfico y sus conexiones transnacionales aprovechan las debilidades en los procedimientos de seguridad relacionados con el comercio internacional para lucrarse. La contaminación de la carga se produce por las fallas en la aplicación de los estándares que recomienda la norma BASC, el factor humano interviene directamente para que se materialice este riesgo ya sea por omisión, por presión, por

decisión, como también, por falta de capacitación o de medios para que las personas puedan cumplir con sus funciones.

Recomendaciones

Es realmente necesario que las autoridades competentes y la OMB como las demás autoridades competentes de origen nacional e internacionales colaboren y generen en modificaciones que puedan llegar a mejorar los estándares de cumplimiento de las normatividades en las cuales se rige la norma BASC

Es determinante que se haga mayor énfasis en: Asociados de Negocio, la Seguridad del Contenedor y la Carga, el Control de Acceso Físico, la Seguridad del Personal Propio, Subcontratado y Temporal, la Seguridad en los Procesos, la Seguridad Física, la Seguridad en la Tecnologías de la Información y el Entrenamiento de Seguridad y Concientización sobre las Amenazas, puesto que con ellos se logra mitigar el riesgo de pérdida, robo, tráfico de drogas, divisas, armas y municiones, el cual se materializa mediante la contaminación de la carga, como también, el contrabando, el terrorismo, el lavado de activos y cualquier otra actividad ilícita. es por eso que es en este en donde se debe enfatizar el verdadero control y la verdadera reingeniería de cambio y prevención sobre la materialización.

Para reducir en un gran margen la exportación y la contaminación de la carga es importante hacer énfasis en los controles y las personas que participan en la seguridad de la cadena de suministro ya que se puede evidenciar una falla en esta etapa, por otro lado la omisión por parte del factor humano en el cumplimiento de sus funciones infliere mucho en sus labores diarias así que se considera de gran importancia la capacitación continua de estos para así mismo disminuir la infiltración de carga contaminada.

Bibliografía

Ahumanda, P., & Arias, M. (S.f). El 69% del tráfico de armas que ingresa al país proviene de puertos marítimos. *Plaza Capital* .

BASC Colombia. (2014). *Qué es BASC*. (BASC Colombia) Recuperado el 8 de Noviembre de 2015, de BASC: <http://www.basccolombia.org/basc-colombia.html>

Caracol Radio. (12 de Septiembre de 2015). Incautan cocaína en Cartagena camuflada en láminas de acrílico. *Regional* .

Espectador, E. (s.f). *www.elespectador.com*. Recuperado el 22 de 01 de 2016, de *elespectador.com*: www.elespectador.com/noticias/nacional/colombia-de-nuevo-el-primer-productor-de-coca-el-mundo-articulo-598538

El Heraldo. (3 de Junio de 2015). Caen 634 kilos de cocaína camuflada en sacos de carbón en muelles de Barranquilla y Cartagena. *El Heraldo* .

El Heraldo. (1 de Noviembre de 2014). Capturados un coronel y dos suboficiales implicados en red de narcotráfico. *El Heraldo* .

El Heraldo, E. (s.f). *www.elheraldo.co*. Recuperado el 21 de 01 de 2016, de *elheraldo.co*: www.elheraldo.co/judicial/capturados-un-coronel-y-dos-suboficiales-implicados-en-red-de-narcotrafico-172269

El tiempo. (14 de Abril de 2014). Comisión especial investiga presunta corrupción en puerto de Cartagena. *El tiempo* .

El tiempo. (2015). Decomisan munición en buque que iba para Cuba. *El tiempo* .

El tiempo. (16 de Abril de 2014). Mayor cargamento de cocaína líquida incautada sería de 'Urabeños'. *El tiempo* .

El Universal. (30 de Octubre de 2015). A la cárcel tres hombres que transportaban 220 kilos de cocaína en una lancha. *El Universal* .

El Universal. (10 de Junio de 2015). Policía decomisa cueros impregnados de cocaína en puerto de Cartagena. *El Universal* .

Gestión. (8 de Diciembre de 2012). BASC: menos del 5% de los exportadores cuentan con certificaciones de seguridad. *Gestión* .

Lambert, D., & Stock, J. (2001). *Administración de la Cadena de Suministros*. Boston: Mc Graw Hill.

Medina, L. (Abril de 2008). *Documentación e implementación del sistema de gestión en control y seguridad para COOTAESVIP bajo la norma BASC*. Obtenido de Repositorio Institucional UIS (RIUIS): <http://repositorio.uis.edu.co/jspui/bitstream/123456789/4978/2/126005.pdf>

Méndez, A. (S.f.). *Comercio Internacional Seguro: Normas de Seguridad BASC*. Obtenido de Comercio Internacional Seguro: Normas de Seguridad BASC.: <http://www.forodeseguridad.com/artic/discipl/4090.html>

Rodríguez, R. (19 de Febrero de 2015). Decomisan 3,2 toneladas de cocaína en Cartagena. *El Heraldó* .

Riesgo & Estrategia . (S.f). *Riesgo & Estrategia* . Obtenido de Riesgo & Estrategia : https://riesgoyestrategia.wordpress.com/gestion_integral_riesgo/%C2%BFque-es-la-gestion-integral-de-riesgo-empresarial/

Olivera, A., & Viurrarena, P. (2011). Gestión de la seguridad en el comercio internacional como una herramienta de competitividad. *INNOTEC GESTIÓN* (3), 3 - 13.

Serrano Pimentel, J. (2014). Medidas para inspeccionar y contrarrestar la contaminación de carga en operaciones de la cadena de suministro. *Ensayo de grado* . Bogotá D.C.

Organización Mundial BASC. (2002). *BASC OMB*. (BASC OMB) Recuperado el 9 de Noviembre de 2015, de Norma: <http://www.wbasco.org/espanol/documentos/viejos/resumen->

[norma-estandares.pdf](#)

Sociedad Portuaria Regional Cartagena. (S.f). *Puerto de Cartagena*.

Olivera, A., & Viurrarena, P. (2011). Gestión de la seguridad en el comercio internacional como una herramienta de competitividad. *INNOTEC GESTIÓN* (3), 3 - 13.

Quevedo, N. (23 de Mayo de 2015). Los misterios del buque Chino. *El Espectador* .

Rodríguez, R. (19 de Febrero de 2015). Decomisan 3,2 toneladas de cocaína en Cartagena. *El Herald* .

SEDIAL. (7 de Noviembre de 2013). Trazabilidad de la carga. *Trazabilidad de la carga* .

Walton, M. (2004). *El método deming en la práctica*. Bogotá: Norma.

Glosario de términos

AMERIPOL: Es un mecanismo de cooperación hemisférico, integrado y coordinado, cuyo propósito es promover y fortalecer la cooperación policial en materia técnico científica, de capacitación, así como para dinamizar y hacer más efectivo el intercambio de información con fines de inteligencia, de igual forma tiene como propósito coordinar y potenciar acciones sostenidas de investigación criminal y asistencia judicial entre los cuerpos de policía e instituciones homólogas de América, para que se traduzcan en la consolidación de la doctrina y filosofía policial, así como en la prevención y neutralización del delito.

Fuente: <https://es.wikipedia.org/wiki/Ameripol>

CCTV: Es una sigla en inglés “closed circuit televisión” que traducido al español es “circuito cerrado de televisión”, consiste en una o más cámaras de vigilancias conectadas a uno o más monitores de vídeo o televisores que reproducen las imágenes transmitidas por las cámaras. Las imágenes vistas por la cámara se transmiten por cables coaxiales o una red inalámbrica que se al monitor que se utiliza para transmitir las imágenes.

Fuente: <http://www.significados.com/cctv/>

INVIMA: Es El Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos Reconocida con la sigla INVIMA. Es un entidad pública del orden nacional, de carácter científico y tecnológico, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente, perteneciente al Sistema de Salud, adscrito al Ministerio de la Protección Social y con sujeción a las disposiciones generales que regulan su funcionamiento. ejecuta las políticas formuladas por el Ministerio de la Protección Social en materia de vigilancia sanitaria y de control de calidad de: medicamentos, productos biológicos, alimentos, bebidas alcohólicas, cosméticos, dispositivos, elementos médicoquirúrgicos, odontológicos, productos naturales, homeopáticos y los generados

por biotecnología, reactivos de diagnóstico y otros que puedan tener impacto en la salud individual y colectiva.

Fuente: <http://bloginvima.blogspot.com.co/2013/04/que-es-invima.html>

MARCO SAFE: (vocablo inglés que significa SEGURO, A SALVO), el cual constituye uno de los programas de trabajo de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), cuyo objetivo fundamental es la seguridad y facilitación de la cadena de suministro del comercio.

Fuente: http://www.aduanas.com.ve/boletines/boletin_55/3.htm

OMA: La Organización Mundial de Aduanas (OMA) es la única organización intergubernamental enfocada exclusivamente en las cuestiones aduaneras. La OMA, con presencia en todo el mundo, es reconocida como la voz de la comunidad mundial de las aduanas.

Fuente: <http://www.wcoamericaribe.org/que-es-la-oma>

OMB: es una organización liderada por el sector empresarial cuya misión es generar una cultura de seguridad a través de la cadena de suministro, mediante la implementación de sistemas de gestión e instrumentos aplicables al comercio internacional y sectores relacionados.

Fuente: <http://www.wbasco.org/espanol/quienessomos.htm>

OUTSOURCING: Es el proceso mediante el cual una empresa externaliza una parte de su actividad, es decir, contrata a una empresa externa para gestionar una parte de la compañía.

Fuente: <https://debitoor.es/glosario/definicion-outsourcing>

SGCS: El Sistema de Gestión en Control y Seguridad (SGCS) BASC ofrece una perspectiva gerencial clara para tomar medidas preventivas efectivas frente a los riesgos y vulnerabilidades que pueden involucrar los procesos en cada organización y a lo largo de toda la cadena logística.

Fuente: <http://www.bascantioquia.org/SGCS.aspx>

TRAZABILIDAD: la trazabilidad está compuesta por procesos prefijados que se llevan a cabo para determinar los diversos pasos que recorre un producto, desde su nacimiento hasta su ubicación actual en la cadena de abasto.

Fuente: <http://definicion.de/trazabilidad/>