

# ACTOS ILÍCITOS EN EL PUERTO DE BUENAVENTURA Y LA NORMA BASC



**PAULA ANDREA GÓMEZ MÉNDEZ**

**Ensayo**

Diplomado en seguridad logística y comercio internacional BASC

**LUIS ALFREDO CABRERA**

Director de ensayo

**Universidad Militar Nueva Granada  
Facultad de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad  
Administración de Riesgos Seguridad y Salud en el Trabajo  
BOGOTÁ  
2021**

## Resumen

El presente ensayo, nos permite dar a conocer la importancia de los Puertos Marítimos en Colombia, se hará énfasis en el puerto de Buenaventura, hablamos de las razones por las cuales se presentan continuamente actos ilícitos e irregulares, así como las vulnerabilidades en los trabajadores portuarios, motivo por el cual terminan cediendo ante acciones ilegales como el soborno, colaboración para contaminar la mercancía con drogas, armas, polizones, contrabando, entre otras. Un tema tan pronunciado en Colombia sobre los puertos del País.

El Puerto de Buenaventura es uno de los más importantes y de mayor participación en el exterior, así como también es uno de los más grandes en Colombia. Se dará a conocer la seguridad en los Puertos, un tema muy importante es todo lo que tiene que ver con el esquema de la Seguridad en el parqueadero de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, su sistema, su infraestructura tecnológica con que cuenta esta Organización y aún más teniendo en cuenta la importancia sobre la vulnerabilidad de sus empleados al involucrarse en acciones ilícitas que pueden poner en riesgo a la Empresa, basados en la gestión del riesgo, fraude y corrupción además se realizó un resumen sobre la mitigación de estas acciones.

Cuando hablamos de acciones legales y de métodos para contrarrestar las cargas contaminadas y los operarios que se prestan para malas prácticas, es muy importante mencionar la norma BASC que es la encargada de la ejecución de

acciones preventivas destinadas a un comercio más seguro mediante la alianza de diferentes empresas con el mismo propósito.

## Introducción

Colombia es un país que, gracias a su ubicación geográfica, cuenta con una gran variedad de puertos marítimos entre los que destacan: La Guajira, Santa Marta, Ciénaga, Barranquilla, Cartagena, Golfo de Morrosquillo, Urabá y San Andrés, estos se encuentran ubicados en la costa caribe y en el Pacífico, Buenaventura y Tumaco, para un total de 10 zonas portuarias. Siendo el Puerto de Buenaventura el más grande y el de mayor capacidad de carga (Portafolio, Principales puertos de Colombia, 2015)

El puerto de Buenaventura tiene unas características especiales las cuales hacen que sea el puerto de mayor participación en el comercio exterior y en Colombia representan aproximadamente el 50% de la carga (E Victoria Rojas, 1996) aún más cuanto a volumen de importaciones. Sin embargo, este puerto presenta algunos problemas que al no ser tratados pueden afectar gravemente su actividad.

Este documento se desarrollará en tres fases, la primera es dar a conocer el Puerto de Buenaventura, la cadena de suministro de sus mercancías, sus características, su historia, sus políticas, aspectos legales. La segunda tiene que ver con la seguridad con que cuenta el Puerto y la tercera se refiere a cómo la norma BASC puede ayudar a mitigar la contaminación de las cargas que ingresan y salen del país.

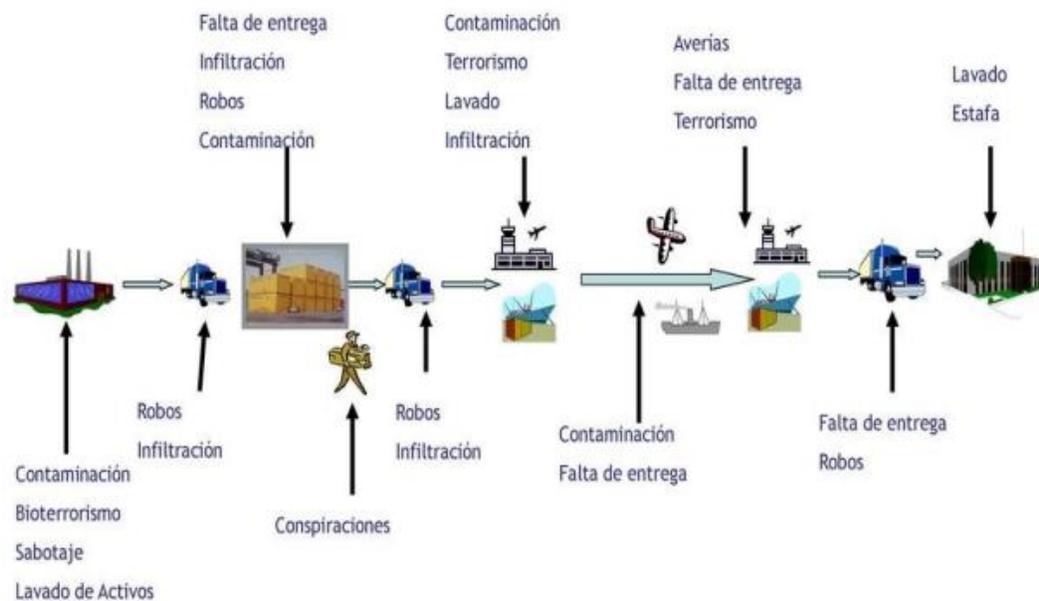
En este orden de ideas, se dará a conocer no solo la problemática del Puerto, sino las medidas adoptadas por las Organizaciones Gubernamentales para mitigar este flagelo, por lo cual se plantea la siguiente pregunta problema: ¿Qué fallas se evidencian en la Seguridad interna del Puerto y en el proceso del Transporte de Mercancías?

## Desarrollo

Un puerto marítimo o una zona portuaria es aquel espacio que, ubicado en una orilla o en una costa, permite que las embarcaciones desarrollen operaciones de cargue y descargue o de embarque y desembarque. (Julián Pérez Porto y María Merino. Publicado: 2013. Actualizado: 2015), donde pueden estar vulnerables a la contaminación de las cargas.

### Imagen 1

#### Vulnerabilidades de los puertos respecto a la contaminación de las cargas



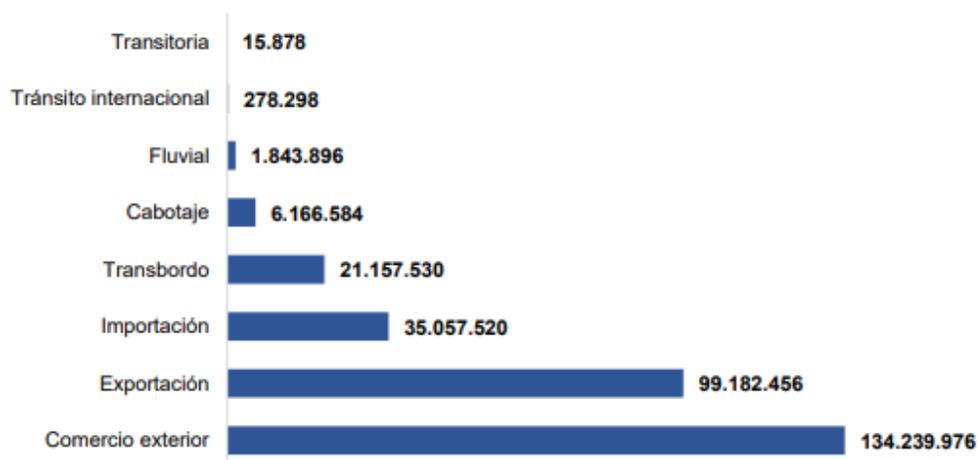
Fuente: BASC (2017).

En esta imagen damos a conocer las vulnerabilidades a las que se ven expuestas las mercancías en el proceso de su cadena de suministro hasta su lugar de destino, podemos encontrar que en todos los procesos la carga tiene diferentes formas de verse afectada como por ejemplo en el puerto la mercancía

corre el riesgo de (contaminación, bioterrorismo, sabotaje, lavado de activos) y así en cada uno de ellos.

### Gráfico 1

#### Millones de toneladas movilizadas por tráfico portuario de enero a diciembre (2020)



Fuente: (Boletín estadístico, Tráfico Portuario en Colombia, 2020)

Durante el periodo de enero a diciembre de 2020, las zonas portuarias movilizaron en total 163.7 millones de toneladas, registrando una variación negativa del 17%, lo que equivale a 32.5 millones de toneladas menos con relación al mismo periodo del año 2019. Este decrecimiento obedeció principalmente a menores volúmenes de carga movilizada en el producto carbón en las zonas portuarias de Guajira y Ciénaga. (Boletín estadístico, Tráfico Portuario en Colombia, 2020)

## Imagen 2 Cadena de suministros



Fuente: BASC (2017).

En esta figura podemos encontrar el proceso de la cadena de suministro de un elemento desde el momento que sale de su punto de origen, en la mayoría de caso las empresas exportadoras hasta el momento que llega a su punto de destino o su distribuidor que cómo su nombre lo indica es la empresa que se encarga de hacer llegar los elementos transportados a su punto final.

Un sistema de gestión de la seguridad en la cadena de suministros tiene por objeto ayudar a las organizaciones a alcanzar un nivel aceptable de seguridad en los componentes de la cadena de suministros, basándose en el análisis y gestión de sus riesgos, incluyendo todas las actividades que la organización controla o en las que puede influir, que pueden producir impactos en la seguridad de la cadena de suministros. (García, O. 2018).

## Características

El puerto de Buenaventura cuenta con catorce muelles de los cuales la sociedad portuaria de Buenaventura maneja doce y los otros dos son manejados por otras concesiones. Este es uno de los puertos sudamericanos más cercanos a los mercados asiáticos y atiende envíos de granos, motonaves, cargas pesadas, entre otros.

Para la economía de Colombia es muy importante mantenerse casi a la par con otros puertos importantes, en cuanto a infraestructura y actualización con hechos como realizar modernización de equipos, ampliar la capacidad de movilización de la carga, dragado de los canales de acceso y ampliar el puerto para tener mayor capacidad de entrada y salida de mercancías.

En Colombia podemos encontrar los siguientes tipos de puertos marítimos:

**Puerto Turístico:** Para embarcaciones pequeñas, cómo botes, yates, hasta cruceros de llegada o parada temporal.

**Puerto de Carga, Mercantil o Comercial:** Estos puertos sirven para descargar granos, líquidos, contenedores, etc. Usualmente se llevan a terminales para seguir la cadena logística. Recibe bienes de importación y exportación, usualmente de China y otros Países, funcionan con INCOTERMS.

**Astillero Naval:** lugar donde se construyen y reparan buques. Puede tratarse de yates, buques militares, barcos comerciales, y/o otro tipo de barcos para transporte de mercancías o de pasajeros.

**Puerto Militar:** Instalación propiedad directa y operada por o para el ejercito o una de sus ramas.

(Corporativo Costa Afuera, CCOA, 2018)

Las características de un Puerto Marítimo son:

- **Landlord Port:** Toda su gestión está a cargo de empresas privadas pero la autoridad portuaria (órgano regulador) decide sobre el uso de las infraestructuras y sus espacios.
- **Tool Port:** Las empresas privadas ofrecen servicios comerciales con medios proporcionados por la autoridad portuaria y estos gestionan la infraestructura y la superestructura pesada.
- **Operating Port:** En este caso es la autoridad portuaria quien se encarga de gestionar el espacio, son propietarios de las infraestructuras y realizan la explotación comercial. (Corporativo Costa Afuera, 2018, CCOA)

## Historia

La historia del puerto está estrechamente ligada a la historia de la ciudad, desde la Conquista no se prioriza tener población en este territorio. Sin embargo, las personas sabían que el puerto iba a ser un muy buen negocio y que invertir en él iba a generar demasiadas ganancias. Inicialmente, este fue usado como la puerta principal al continente, como fortín militar con el objetivo de continuar con la empresa conquistadora hacia el interior del país.

Buenaventura es el municipio más pobre del Valle del Cauca. El porcentaje de la población con necesidades insatisfechas es tres veces mayor al observado

en Cali. Presenta niveles de cobertura de los servicios básicos muy por debajo del promedio departamental y altas tasas de alfabetismo, más comparables con las del Chocó que con las del Valle. (Economías del pacífico colombiano, G. Pérez. 2008)

Por esta razón sus habitantes son más vulnerables a caer en la tentación y hacer parte de estos negocios ilícitos y pensar en “brindarle un mejor futuro a sus familiares”, pero lo que no miden son las consecuencias penales cuando son descubiertos o cuando ya no quieren hacer parte de ese negocio y entre las mismas bandas mandan a matar o a torturar a quien ya no quiera hacer parte de ellos para que no se salgan, o en otro caso son ellos mismos quienes anuncian a las autoridades de esta persona para ser castigados con cárcel, por otra parte, Buenaventura también tiene un aspecto positivo para el desarrollo de la ciudad y es el aumento en la movilización de carga que notoriamente ha traído creciente al mercado mundial.

### **Política y Aspectos legales**

Con el fin de evitar cualquier tipo de fraude, soborno o corrupción y cumplir las leyes y reglamentaciones, la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura diseñó una política para la gestión del riesgo de fraude, soborno y corrupción en la que uno de sus propósitos es generar una cultura de transparencia en los empleados y Grupos de intereses en cuanto a los comportamientos inapropiados.

## **Política para la gestión del riesgo de fraude, soborno y corrupción de la Sociedad Portuaria de Buenaventura**

A continuación, podemos ver una política diseñada e implementada para la sociedad portuaria de Buenaventura, con sus respectivos seguimientos, esta política fue alineada con el código ética y su fin es generar una cultura y transparencia e integridad en sus empleados y sus grupos de interés respecto a actos de corrupción o ilícitos.

**Objetivo de la política:** Determinar los lineamientos generales en el actuar organizacional por parte del personal, colaboradores, accionistas y terceros, frente al riesgo de soborno, fraude y corrupción.

**Alcance:** Cumple con la política de " cero tolerancias" hacia los actos inapropiados antes mencionados para todo el personal de SPRBUN S.A y su filial ZELSA S.A

**Política:** La política es apoyada en los principios y valores corporativos que rigen el actuar organizacional basado en el principio de "cero tolerancias" ante los actos ilícitos por esta razón en dicha política:

- Se tiene un control con el personal en el que se verifica que no haya influencias que afecten la operatividad.
- Todos los movimientos monetarios son aprobados por Gerencia General y contabilidad y se les hace un debido seguimiento.
- No realizan aportes a campañas políticas

- Se le hace un seguimiento adecuado a las donaciones con el fin de detectar que no sea para el beneficio de otras entidades.

**Canal de denuncias:** Cuentan con un canal de comunicación para que administradores y grupos de interés resuelvan sus inquietudes frente a este sistema y reporten situaciones relacionadas.

**Aprobación:** Esta política debe ser revisada por la Gerencia General, el Comité de Auditoría y aprobada por la Junta Directiva y constantemente ser revisada o modificada.

**Documentos relacionados:** Algunos documentos relacionados a esta política pueden ser el código de conducta, el código del buen gobierno, sistema de control interno, el sistema de administración de riesgo de fraude y corrupción.

Como aspectos legales encontramos que:

**Artículo 319 de la ley 1762/2015.**

**Contrabando:** Aquella persona que introduzca o extraiga mercancías en cuantía superior a cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales, al o desde el territorio colombiano por lugares no habilitados de acuerdo con la normativa aduanera vigente, incurrirá en prisión de cuatro (4) a ocho (8) años y multa del doscientos (200%) al trescientos (300%) por ciento del valor aduanero de los bienes objeto del delito. El que oculte, disimule o sustraiga de la intervención y

control aduanero mercancías en cuantía superior a cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales, o las ingrese a zona primaria definida en la normativa aduanera vigente sin el cumplimiento de las formalidades exigidas en la regulación aduanera, incurrirá en la misma pena de prisión y multa descrita en el inciso anterior. (Ley, 1762 de 2015, art 319).

Por otro lado, según la ley 962 del 2005, en su artículo 60 establece que “Para la revisión e inspección física y manejo de carga en los puertos, aeropuertos y zonas fronterizas, de la mercancía que ingrese o salga del país, la DIAN conjuntamente con las entidades que por mandato legal deban intervenir en la inspección y certificación de la misma, proveerá los mecanismos necesarios para que dicha revisión, inspección y manejo, se realicen en una única diligencia cuya duración no podrá exceder de un (1) día calendario y cuyo costo será único”. (Función pública, EVA, 2005) Con lo que claramente es la DIAN el ente encargado de asegurarse que las mercancías que entran o salen de los puertos cumplan con los requisitos legales. Por ende, sería dicha entidad la que se daría cuenta cuando una carga está contaminada y gestiona el proceso para detectar cómo lo fue.

La DIAN, para combatir el flagelo de contrabando desarrolla varios tipos de acciones, entre otros: Operativos de control aduanero, Apoyo a la lucha contra la piratería y la falsedad marcaría, Auditorías integrales Tributarias, Aduaneras y Cambiarias TAC, Programas de fiscalización por sectores, Programas por Subfacturación, Establecimiento de Precios Estimados. (DIAN, UIAF. 2006 p. 9).

Como medida de regulación el Gobierno Nacional se hace cargo de quienes realizan prácticas desleales en el puerto de Buenaventura, para que dichas acciones no se presenten, se hace énfasis en la realización de estas malas prácticas y se debe acusar a los organismos y procedimientos para responsabilizar a quienes expidan sobre la materia e incumplan las leyes.

“En tales disposiciones el Gobierno Nacional fijará los requisitos, procedimientos y factores para determinar la imposición de gravámenes o derechos provisionales o definitivos que, con el fin de prevenir y contrarrestar dichas prácticas, podrán imponer la autoridad competente”. (Diario Oficial 39.631, Ley 7 de 1991, Art 10.)

A continuación, podemos encontrar aspectos muy importantes que contiene el Puerto de Buenaventura en cuanto a su seguridad interna y externa.

### **Seguridad**

La contaminación de las mercancías, es el acto que sucede cuando una de las cargas que contiene cualquier clase de mercancía legal, es vulnerada por la introducción de mercancías ilegales como, por ejemplo: sustancias psicoactivas o armas no autorizadas, ya sea por corrupción, soborno, amenaza, entre otros. Muchas veces estos actos delictivos suceden por el mismo personal de logística o agentes portuarios que se alían con mafias colombianas para ganar muchos más de lo que ganan en su puesto de trabajo, sin pensar en las consecuencias.

Constantemente los Agentes Portuarios o autoridades portuarias mantienen contacto con la comunidad y vigilancia de los puertos para lograr identificar cierta información y así lograr tener un nivel más apropiado en la seguridad de los puertos y a su vez poder llevar a cabo una auditoría específicamente a las mercancías para contrarrestar la contaminación de estas. A raíz de estas acciones de seguridad se generan controles estandarizados en inspección de mercancía y seguridad en los puertos en coordinación de la comunidad portuaria para mitigar el transporte de mercancías contaminadas con drogas, divisas, emigrantes ilegales y armas, para evitar esto el sistema portuario colombiano es vigilado y controlado por la Superintendencia de Puertos y Transporte, Cormagdalena, El Instituto Nacional de Concesiones (INCO).

El puerto de Buenaventura cuenta con una excelente infraestructura tecnológica, especialmente en su parqueadero de exportaciones, esto con el fin de evitar que la carga sea contaminada y también reducir en un 50% los costos de la operación portuaria al momento de realizar las debidas inspecciones de los contenedores por parte de la aduana y la policía de antinarcóticos.

La construcción de estos parqueaderos de exportación fue asesorada por la Sección de Asuntos Narcóticos de la Embajada de los Estados Unidos de América y actualmente cuenta con diez bahías donde se realizan inspecciones simultáneas al número de camiones y con 82 bahías para los camiones, además cada bahía tiene su CCTV en él dos cámaras donde realizan la grabación de la inspección realizada a la carga.

La Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A invirtió aproximadamente 4 millones de dólares en equipos tecnológicos para reforzar la seguridad física del puerto, esta inversión fue hecha con el fin tener mejoras y evitar o detectar actos ilícitos. Su finalidad era obtener la certificación PBIP la cual es exigida por la Organización Marítima Internacional.

En el año 2003 este puerto contaba con más de 45.000 clientes los cuales han ido aumentando hasta el año 2021.

### **Seguridad física armada**

Este sistema cuenta con un dispositivo de seguridad armada conformada por 220 hombres, 7 patrullas móviles marítimas y terrestres dotadas de equipos de comunicación para mantenerse comunicado el personal encargado de la seguridad del lugar. (Sociedad Portuaria de Buenaventura, 2018)

### **Sistema de control de acceso**

Este sistema es implementado con el fin de identificar todas las personas que ingresan al terminal marítimo y las personas que no son reconocidas no se les permita el ingreso sin previa autorización. Este sistema cuenta con 23 talanqueras para el ingreso de vehículos, 18 tornos de altura completa y medio cuerpo que son controlados por un servidor que alberga la base de datos de la población portuaria.

## **CCTV**

Este sistema es diseñado con el fin de tener un monitoreo del lugar y que las actividades realizadas en el terminal marítimo sean todas grabadas. Es un sistema que cuenta con equipos especiales para realizar un monitoreo del canal navegable interno totalmente visible y tiene un espacio de grabación de 75 días. Consta de 21 grabadoras digitales para almacenar la información las 24 horas del día, 333 cámaras fijas y móviles distribuidas en el terminal.

### **Sistema de control perimetral**

Este sistema es diseñado con el fin de prevenir y detectar intrusos no autorizados por los alrededores de las instalaciones del terminal, cuenta con 4800 metros de cable sensorizado que es controlado por 23 procesadores que muestran las señales recibidas y hace la comparación con la base de datos del terminal para ver si la persona es reconocida en la organización y así permitir su ingreso o alarmarse y poner a disposición el personal de seguridad para dar solución a esto

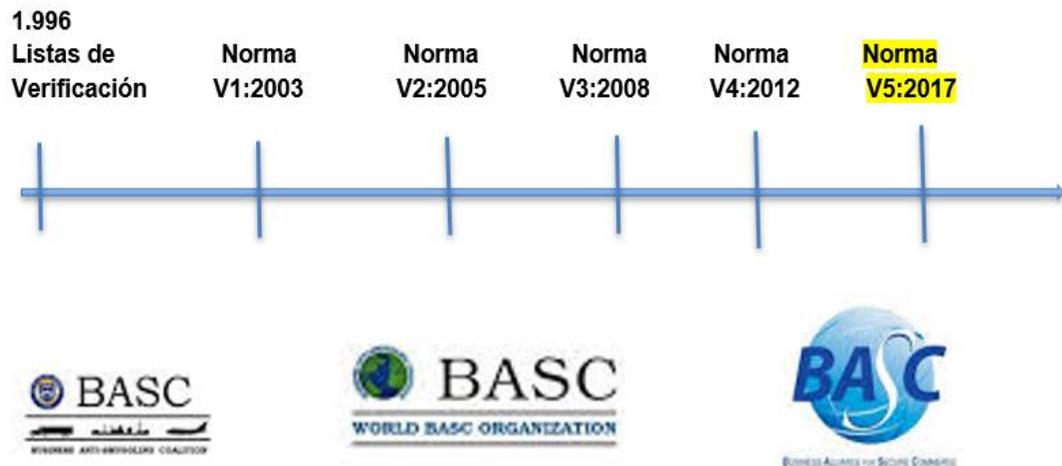
Una cultura en seguridad en el comercio permite aumentar los números de las empresas en forma positiva, generar buenos resultados, aprender a manejar los accidentes y aún más importante, ser un ejemplo ante sus trabajadores y asociados por el compromiso, ya que no es necesaria una certificación en el sistema, la sola aplicación de lo que este dispone puede generar un sin número de ventajas que las empresas podrán observar poco a poco (TUV SUD, 2017)

**En la tercera fase se presenta cómo la norma BASC puede ayudar a mitigar la contaminación de las cargas que ingresan y salen del país**

La sociedad portuaria Regional de Buenaventura tomó la decisión de hacer convenios con gobiernos y organizaciones internacionales y nacionales con países sumamente importantes y sus embajadas como España, Francia, Canadá, Estados Unidos y Holanda. Y con esto logrando certificaciones internacionales sobre estándares de seguridad como lo son la norma BASC y PBIP (Código Internacional para la Protección de los buques y de las Instalaciones Portuarias)

Cuando hablamos de puertos y de seguridad portuaria, uno de los aspectos más importantes a tener en cuenta es la norma BASC (Business Alliance for Secure Commerce) 1996, esta es una norma internacional la cual constituye un marco general para la implementación del Sistema de Gestión en control y Seguridad, su objetivo principal es la lucha contra el narcotráfico, el contrabando y el terrorismo aliándose entre organismos del sector privado, nacionales y extranjeros, todo con el fin de fomentar el comercio internacional seguro.

#### Imagen 4 Línea del tiempo de la Norma BASC



Fuente: Arias, J Controles de acceso físico norma BASC

La norma BASC está diseñada con el beneficio de ser utilizada por todo tipo de organizaciones, sin importar su tamaño en el mercado o la razón social de sus actividades.

Implementar el sistema de gestión de BASC puede ser beneficioso para las entidades en cuanto a:

- Tener un cumplimiento más exigente de acuerdos de confidencialidad y seguridad con los proveedores.
- Capacitar a los trabajadores para que tengan conocimiento y sean conscientes de los riesgos y peligros que tienen al ser partícipe de actividades ilícitas.

- Fortalecer los controles exigidos sobre el personal, la información, la infraestructura, los productos donde se garantiza mayor confianza en las operaciones de importación y exportación y el cumplimiento de las exigencias de BASC.

El primer deber que establece la norma es la responsabilidad de establecer una política de gestión y control de seguridad establecida por la alta dirección y siendo socializada a todo el personal.

El segundo deber es la gestión de riesgos donde se realiza una identificaciones y valoraciones de los riesgos a los que está expuesta la organización, la idea es establecer algunos controles para que sean regulados y prevenir al personal a como se debe reaccionar a ellos, así mismo realizar un seguimiento y revisión de lo que se ha establecido y dar a conocer a la empresa los riesgos identificados.

Un aspecto muy importante es la información documentada, esta debe ir clasificada dependiendo su nivel de importancia y llevar un control adecuado de quienes pueden tener acceso a esta y previniendo la perdida de la información.

Todos los sistemas nombrados anteriormente deben ser auditados internamente de una forma periódica y así tomar acciones preventivas a tiempo con el fin de enfocarse a la mejora continua.

Siendo referente a las normatividades cuya función es dar información u orientación existen otras normas que fueron creadas y se pueden integrar con otras publicaciones y normativas como las que se muestran el siguiente cuadro:

**Tabla 1 Normativas similares a BASC.**

<b>WCO</b>	Framework - World Customs Organization
<b>WTO</b>	Trade facilitation agreement- World Trade Organization
<b>C-TPAT</b>	Customs Trade Partnership Against Terrorism
<b>ISPS/PBIB</b>	International Ship and Port Facility Security
<b>US FCPA</b>	Foreign Corrupt Practices Act
<b>ISO 9000</b>	Sistemas de gestión de la calidad. Fundamentos y vocabulario
<b>ISO 9001</b>	Sistema de gestión de la calidad
<b>ISO 17712</b>	Estándares de sellos mecánicos para contenedores
<b>ISO 19011</b>	Auditorías Internas de Sistema de Gestión
<b>ISO 31000</b>	Gestión de Riesgos
<b>ISO 37001</b>	Sistema de gestión antisoborno
<b>ISO 27001</b>	Especificaciones para la seguridad de los sistemas de la información

**Fuente: Norma internacional BASC-V5**

Un tema muy importante dentro del comercio de mercancías es la cadena de suministro, la importancia de protegerla y lo vulnerable que puede llegar a ser en sus diferentes fases, a continuación, se mostrará cómo está definida según la norma BASC.

## Conclusiones

Según lo expuesto en el ensayo, podemos concluir que el Puerto de Buenaventura es uno de los más vulnerables en Colombia a la contaminación de la carga y una de sus razones es la presencia de las vulnerabilidades en los trabajadores de esta región del País y que afecta a los ciudadanos.

El movimiento de las mercancías debe estar completamente controlado y vigilado, tanto de las mercancías que se importan como las que salen del país y si no se toman los correctivos. los puertos se verán afectados por la cantidad de carga contaminada que a diario se presenta en este lugar.

En el ensayo podemos encontrar información referente a la Norma BASC, la importancia de vincularse a esta organización y las ventajas que trae para las mercancías y las empresas hacer parte de ellos.

Las consecuencias legales que pueden ocasionar involucrarse en actos ilegales son extremas y afectan de una gran manera a las personas que deciden involucrarse en esos negocios.

## Referencias

Linares, J.D. (2020, abril). *La Importancia De Un Sgcs Basc En La Reducción Del Contrabando De Telefonía Móvil En Bogotá* [archivo PDF]

<https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/35766/LinaresRodriguezJoseDavid2020.pdf.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Serrano J.O (2014). *Medidas para inspeccionar y contrarrestar la contaminación de carga en operaciones de la cadena de suministro* [ archivo PDF]

<https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/11489/Medidas%20para%20inspeccionar%20y%20contrarrestar%20la%20contaminaci%C3%B3n%20de.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

[POLÍTICA PARA LA GESTIÓN DEL RIESGO DE FRAUDE, SOBORNO Y CORRUPCIÓN]

<http://www.sprbun.com/documents/20181/26784/POL%C3%8DTICA+PARA+LA+GESTI%C3%93N+DEL+RIESGO+DE+FRAUDE%2CSOBORNO+Y+CORRUPCI%C3%93N.pdf/7fd12fdc-e441-400e-afe6-0c7b8514357f>

*Sociedad Portuaria De Buenaventura*

<http://www.sprbun.com/web/portal/seguridad>

Gómez, J. y Ramos.CT, *Implementación De La Norma Basc En Yanbal De Colombia S.A*

<https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/9224/INFORME%20FINAL%20BASC.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

El Tiempo (2003), *Mejora Seguridad En Buenaventura*

<https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1010477>

(Corporativo Costa Afuera, CCOA, 2018)

<https://ccocoa.com/que-es-un-puerto-maritimo-sus-tipos-y-caracterisiticas/>