



POLICIA NACIONAL



SECCION CENTRAL
POLICIA JUDICIAL

Este manual se constituye en una herramienta concebida para apoyar al gremio transportador y generador de carga, evitar y reducir la piratería terrestre en Colombia, concientizar y sensibilizar a las empresas en torno a la importancia de contar con un eficaz departamento de seguridad debidamente registrado ante la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada que detecte los eventuales errores que se estén cometiendo y de esta forma, finalmente, mejorar día a día con la meta de neutralizar la siniestralidad causada por la piratería en las carreteras de nuestro país.

Esta publicación contó con el apoyo
para la impresión de

fasecolda
FEDERACIÓN DE ASEGURADORES COLOMBIANOS

MANUAL DE SEGURIDAD

en el Transporte Terrestre de Carga



POLICIA NACIONAL



DIRECCION CENTRAL
DE POLICIA JUDICIAL

Fasecolda
FEDERACION DE ASEGURADORES COLOMBIANOS



MANUAL DE SEGURIDAD en el Transporte Terrestre de Carga

CONTENIDO

Prólogo	7
Objetivo	11
Marco legal	
▶ Marco legal para el transportador y el generador de la carga	13
Derecho penal	13
Derecho administrativo	13
Derecho civil y comercial	14
▶ Relación jurídica	14
▶ Definición y perfeccionamiento	14
▶ Obligaciones del generador de carga	15
▶ Obligaciones del empresario de transporte	15
▶ Obligaciones del propietario y/o conductor del vehículo	16
▶ Derechos del generador de carga	18
▶ Derechos del empresario de transporte	18
▶ Derechos del propietario y/o conductor del vehículo	18
Organigrama ideal de seguridad para empresas de transporte	21
Procedimientos generales	
▶ Selección de conductores y propietarios	23
▶ Selección de vehículos	24
▶ Selección de empresas de seguridad y escoltas	25
▶ Selección de clientes	26
▶ Selección de estibadores	27
▶ Selección de los servicios de intermediación aduanera	27
▶ Selección de la compañía de seguros	27
▶ Comité Interinstitucional de Logística y Seguridad	28
▶ Programas de capacitación	28

Manual de Seguridad en el Transporte Terrestre de Carga

Policia Nacional

Dirección Central de Policía Judicial

Junta Directiva Frente de Seguridad Empresarial,

Antipiratería Terrestre DIJIN

ISBN 958-33-6827-X

Primera impresión 2.000 ejemplares

Noviembre 2004 - Bogotá D.C., Colombia

CONTENIDO

Seguridad física

▶ La piratería terrestre	31
La lucha contra esta modalidad delictiva	31
Cómo operan los piratas terrestres	31
▶ Seguridad en puertos	32
Utilización de contenedores	32
Verificación de precintos	33
Unidad de Control Operativo	33
Informe de incidentes y accidentes en carretera	34
Niveles de seguridad en demoras y procedimientos	35
Puestos de control de la compañía de transporte	36

Transporte urbano de mercancías

▶ Plan de Ruta Urbano de Mercancías (Formato PRU-01)	39
▶ Zonas de alto riesgo	39
▶ Contabilización de la mercancía y entrega de documentos y/o facturas	39
▶ Calidad del empaque	39
▶ Almacenamiento de la mercancía en el vehículo	39
▶ Reporte de anomalías	40
▶ Mantenimiento del vehículo	40
▶ Reserva de la información	40

Transporte de mercancías por carretera

▶ Plan de Ruta por Carretera (Formato PRC-01)	43
▶ Código de ruta	43
▶ Actualización de la información	43
▶ Calidad del empaque	43
▶ Almacenamiento de la mercancía en el vehículo	43
▶ Reporte de anomalías	44
▶ Lista de chequeo	44
▶ Reserva de la información	44
▶ Recibo de la mercancía	44
▶ Protocolos de incidentes y accidentes	44
▶ Selección del vehículo y del conductor	44

CONTENIDO

Mercancía en puerto

▶ En importación	47
▶ En exportación	48
▶ Procedimiento de cargue en puerto	48
▶ Revisión de documentos	48

Protocolos para convoy o vehículo individual

▶ Accidente del vehículo escolta	51
▶ Accidente de un camión del convoy	52
▶ Varada de camión	53
▶ Varada del vehículo escolta	54
▶ Enfermedad de uno de los conductores de un camión	54
▶ Enfermedad del escolta	54
▶ Bloqueo de la vía por causas naturales o accidentales	55
▶ Bloqueo por grupos al margen de la ley, subversión, paramilitares o delincuencia común	55
▶ Hurto de la mercancía	56
▶ Saqueo de la carga	57
▶ Bloqueo directo del convoy - Procedimiento del escolta	58
▶ Protocolo por informe de incidentes en la vía	58
▶ Protocolo en caso de secuestro y rehenes	59
▶ Protocolo ante un soborno	60
▶ Seguridad en los parqueaderos	60

Contingencias

61

Denuncias e investigaciones

Base de datos e indicadores de gestión 66

Direcciones web de consulta 67

Agradecimientos 69

Glosario 71

Formatos 73

PRÓLOGO

La Policía Nacional tiene entre sus principales propósitos trabajar de la mano con la ciudadanía, las comunidades y todas las expresiones de la sociedad civil para combatir las diferentes modalidades delictivas que atentan contra la seguridad y la estabilidad de nuestro país. Según establece el ordenamiento jurídico colombiano, corresponde a la Policía Nacional, como auxiliar de la Rama Judicial del Estado, prevenir el delito y efectuar indagaciones preliminares cuando éste ha tenido lugar. En particular, la Dirección Central de Policía Judicial (DIJIN) es la encargada de ejecutar las disposiciones sobre la materia y recopilar, analizar e interpretar la información sobre criminalidad en el territorio nacional.

Dentro de los dos grandes procesos de la Policía Nacional: están los de prevenir y esclarecer el delito. Desde luego, la investigación es fundamental, como quiera que gracias a ella se cierra la puerta a la impunidad. Pero quizás es aún más decisiva la labor de prevención, porque permite ahorrar esfuerzos y recursos, y ayuda a crear un clima de confianza y seguridad que redunde en beneficio de las actividades sociales, culturales y productivas. De todos es sabido que el transporte, como suele decirse,

constituye "la columna vertebral" de cualquier economía. Sin un eficaz y eficiente servicio de transporte la vida empresarial se paralizaría y el crecimiento económico se estancaría. Prevenir el delito en este sector de la producción reviste, por lo tanto, crucial importancia y es sin duda uno de los mayores aportes que puede hacer la Policía Nacional al progreso y al bienestar del país.

Ese es, justamente, el objetivo de este *Manual de Seguridad en el Transporte Terrestre de Carga*, dirigido a propietarios, funcionarios y conductores de las empresas transportadoras y generadoras de carga, y fruto del empeño que, reiteramos, alienta a la Dirección Central de Policía Judicial a actuar de manera articulada y coordinada con la ciudadanía para derrotar la criminalidad. En el caso del transporte terrestre de carga, dicho cometido ha cristalizado en la creación del **Frente de Seguridad Empresarial (FSE)**, como organización cívica sin ánimo de lucro, liderada por la Policía Nacional, con el fin de establecer una alianza estratégica entre la institución y el sector empresarial del país para enfrentar, a través de programas y planes conjuntos, las manifestaciones delictivas que lo afectan y contribuir a la consolidación de la seguridad ciudadana.

Con el FSE se busca dar respuesta efectiva a las expectativas y necesidades de la comunidad empresarial que intervienen en la cadena productiva y comercial, encaminando los esfuerzos a optimizar las condiciones de seguridad y, lo que es esencial, a crear una *cultura de seguridad y trabajo en equipo*. Así será posible identificar las causas de los problemas de inseguridad empresarial, implementar estrategias de solución concertadas e innovadoras, incrementar los niveles de percepción de seguridad entre los empresarios, incentivar la inversión de capital nacional y extranjero, y estimular la planeación y la ejecución de programas mancomunados de seguridad.

Este manual se constituye en una herramienta concebida para apoyar al gremio transportador y generador de carga, evitar y reducir la piratería terrestre en Colombia, concientizar y sensibilizar a las empresas en torno a la importancia de contar con un eficaz departamento de seguridad debidamente registrado ante la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada que detecte los eventuales errores que se estén cometiendo y de esta forma, finalmente, mejorar día a día con la meta de neutralizar la siniestralidad causada por la piratería en las carreteras de nuestro país.

Objetivo

Orientar a las empresas generadoras de carga, de transporte y a sus afiliados, en la aplicación de las normas y procedimientos establecidos que permitan reducir los índices de siniestralidad por acción de la delincuencia.

Marco legal

Principales aspectos legales que rigen a cada uno de los participantes en la cadena de transporte de carga por carretera

► Marco legal para el transportador y el generador de la carga Ley 336 de 1996 y ley 749 de 2002

El marco legal del sector transporte está continuamente en cambio. Antes que sostener una tendencia o directriz unificada, el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte expiden mes a mes todo tipo de resoluciones y decretos derogando y modificando los ya existentes.

Así mismo, es preciso comprender, que en el sector transporte no solamente se aplican las normas dirigidas a la actividad como tal, sino que el ámbito legal tiene necesariamente que ser muy amplio, puesto que involucra todas las ramas del derecho, así:

Derecho penal

Cuando con ocasión o causa del ejercicio de la actividad transportadora, se constituya un delito de conformidad con lo establecido en el código penal y código de procedimiento penal. Como ejemplo más común de aplicación de este derecho tenemos el evento de hurto de las mercancías que estamos transportando.

Derecho administrativo

Cuando a la empresa de transporte se la investiga por violaciones de las normas de tránsito y transporte, siendo las más comunes incumplir la tabla de fletes, transitar con mercancías excediendo pesos y medidas, y no expedir manifiesto de carga, entre otras. Estas investigaciones se tramitan bajo el procedimiento administrativo, ya que se deben presentar descargos y recursos para agotar la vía gubernativa. Por medio de este derecho se tramitan también todas las investigaciones ante la DIAN por incumplimiento del Régimen de Tránsito Aduanero.

Derecho civil y comercial

Normalmente se tramitan mediante este derecho todos los siniestros que ocurren con las mercancías, las reclamaciones ante las compañías de seguros y, en general, la responsabilidad del transportador por incumplimiento de sus obligaciones.

Así pues, el transportador y el generador de carga deben abrirse paso en este ámbito tan amplio y construir progreso y futuro para el país. Los siguientes son los principales aspectos legales que rigen a cada uno de los participantes en la cadena:

► Relación jurídica

El transporte de carga implica una relación jurídica entre:

- El generador de la carga.
- El empresario de transporte (**transportador**)
- El propietario y/o conductor del vehículo transportador (**transportista**)

► Definición y perfeccionamiento

El transporte es un contrato por medio del cual una de las partes se obliga para con la otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y a entregar éstas al destinatario.

El contrato de transporte se perfecciona por el solo acuerdo de las partes. Sus elementos esenciales son:

- Es un contrato consensual: Acuerdo entre las partes (**remitente y transportador**). El destinatario será parte cuando acepte el contrato.
- Obligaciones recíprocas: Recibir, conducir de un lugar a otro, plazo pactado, resultado final (**entrega**)
- Contraprestación económica: Flete.

► Obligaciones del generador de carga

- Indicar al transportador a más tardar al momento de la entrega de la mercancía:
 - El nombre y la dirección del destinatario.
 - El lugar de la entrega.
 - La naturaleza, el valor, el número, el peso, el volumen y las características de las cosas a transportar.
- Indicar las condiciones especiales para el cargue.
- Realizar un embalaje especial o una distribución técnica.
- Suministrar informes y documentos necesarios para el transporte y las formalidades de aduana, policía, sanidad y condiciones de consumo.
- Pagar el flete y demás gastos que se ocasionen con motivo del transporte.
- Contratar con empresas de transporte debidamente constituidas y habilitadas, tratándose de transporte público.

► Obligaciones del empresario de transporte

- El transportador estará obligado dentro del término, por el modo de transporte y la clase de vehículos, a recibir las cosas, conducirlas y entregarlas en el estado en que las reciba, las cuales se presumen en buen estado, salvo constancia en sentido contrario.
- Deberá prestar el servicio con vehículos idóneos para la modalidad solicitada, ya sean de su propiedad o contratados con terceros (**encargo a terceros**), pero bajo responsabilidad de la empresa transportadora (**solidaridad**)
- Tomar un seguro que cubra las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte.
- Emitir los siguientes documentos de transporte:

- **Remesa transporte de carga:** Documento donde constan las condiciones generales del contrato, nombre y dirección del remitente y del destinatario, lugar de la entrega, características de las cosas (**naturaliza, valor, número, peso y volumen**), condiciones especiales para el cargue, etc. Se emiten un original y una copia.
- **Manifiesto de carga:** Documento que ampara el transporte de las mercancías ante las distintas autoridades. Por lo tanto, debe ser portado por el conductor del vehículo o por el escolta durante todo el recorrido. Se expiden un original y tres copias. Debe contener, como mínimo, la siguiente información:
 - a) Información de la empresa de transporte.
 - b) Características del vehículo.
 - c) Descripción de la mercancía transportada.
 - d) Precio del flete a cargo de la empresa.
 - e) Seguros.

- Responder por la pérdida total o parcial de la cosa transportada, por su avería y por el retardo en la entrega. Esta responsabilidad termina cuando la cosa sea entregada al destinatario en el sitio convenido y cuando han transcurrido cinco (5) días contados a partir del día fijado para la entrega sin que el interesado se haya presentado a retirarla o recibirla.
- Solicitar y obtener habilitación para operar.
- Despachar carga únicamente en vehículos de servicio público.

► Obligaciones del propietario y/o conductor del vehículo

- Debe registrar el vehículo ante la Dirección Territorial del Ministerio de Transporte donde tenga su domicilio principal dentro de los treinta (30) días siguientes a la adquisición del mismo para obtener la tarjeta de registro, cuyo original deberá portarlo el conductor en todo momento.

- Cumplir todas las instrucciones que le exija la empresa transportadora a la cual va a prestar el servicio.
- Recibir las cosas, conducirlas y entregarlas en el estado en que las reciba.
- Contratar una póliza de responsabilidad civil contractual y extracontractual (**para la carga y daños a terceros**).
- No exceder los límites permitidos en pesos y dimensiones.
- Cumplir lo exigido por la **Ley 100 de 1993** sobre seguridad social (**EPS y ARP**).
- Conocer y respetar las señales de tránsito.
- Pagar los peajes en los sitios establecidos.
- Portar la siguiente documentación: cédula de ciudadanía, licencia de conducción de la categoría establecida para la conducción del vehículo, SOAT vigente, registro nacional de carga, tarjeta de propiedad y certificado de emisión de gases.
- No transportar pasajeros en vehículos de carga.
- Asegurar la carga para evitar que se caiga a la vía.
- Utilizar cinturón de seguridad.
- Respetar la palabra y obra de la autoridad de tránsito cuando ésta se halle cumpliendo sus funciones.
- No conducir en estado de embriaguez ni bajo el efecto de sustancias alucinógenas.
- En caso de ser víctima de hurto, informar de manera inmediata y oportuna a las autoridades competentes.
- En caso de volcamiento, esperar a las autoridades para elaborar el informe de accidentes.
- Comunicar a la empresa de transporte la ocurrencia de los anteriores hechos.

► Derechos del generador de carga

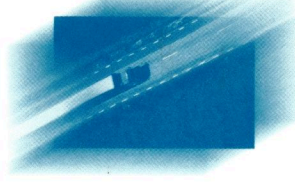
- A investigar al transportador que va a contratar.
- A que la empresa de transporte que contrató le responda por las mercancías que le fueron confiadas.
- A exigir un servicio idóneo y oportuno.
- De disposición de la carga.

► Derechos del empresario de transporte

- De retención de mercancías.
- A que le sean pagados los fletes.
- A investigar los vehículos y conductores que va a contratar.

► Derechos del propietario y/o conductor del vehículo

- A recibir un trato digno de sus contratantes.
- Al pago de su anticipo y del saldo de la planilla de acuerdo con lo convenido entre las partes.
- A que no se le efectúen descuentos no autorizados.



Organigrama ideal de seguridad para empresas de transporte

GERENCIA OPERATIVA

UNIDAD DE CONTROL OPERATIVO
Es el ente encargado y responsable del control operativo y logístico del transporte en carretera.
Esta conformado por el Gerente Operativo y/o Control de Tráfico y/o Jefe de Seguridad y Operadores de radio, de acuerdo al organigrama de cada empresa.

PUESTOS DE CONTROL
PROPIOS O DE OTROS
TRANSPORTADORES

ESCOLTAS

OTRAS OFICINAS
EN EL PAIS

OTROS
TRANSPORTADORES

CONCESIONES VIALES
RESTAURANTES
HOTELES
TALLERES

PARQUEADEROS
ESTACIONES DE SERVICIO
SITIOS DE PEAJE



Organigrama ideal de seguridad para empresas de transporte

La seguridad es el factor fundamental para el transporte de los productos por carretera. Debe adaptarse a las necesidades y situaciones propias de cada región para cumplir un buen servicio, detectando las amenazas y el nivel del riesgo a fin de minimizar las pérdidas causadas por el hurto de mercancías en la modalidad de piratería terrestre.

Procedimientos generales

► Selección de conductores y propietarios

El proceso de selección de conductores y propietarios sería ideal realizarla con base en el formato **SC-01** para Selección de Conductores y **SP-01** para Selección de Propietarios y debe incluir, adicionalmente a los requeridos por la empresa transportadora, los siguientes procesos:

- Verificación de la autenticidad de los documentos (cédula de ciudadanía, libreta militar, pasado judicial, licencia de conducción, referencias laborales, referencias personales y certificados de capacitación).
- Verificación de los antecedentes penales y de policía.
- Verificación de los antecedentes de incidentes en carretera (con el **Frente de Seguridad Empresarial**, la **DIJIN**, la **SIJIN**, la base de datos de Colfecar y/o Defencarga y de otras empresas de transporte).
- Verificación de paz y salvo por multas y comparendos con el **SIMIT** (tener multas pendientes puede constituir un factor de inseguridad).
- Confrontación de los documentos con el Ministerio de Transporte, vía Internet.
- Visita domiciliaria.
- Verificación de la afiliación a la seguridad social (**EPS** y **ARP**).
- Verificación de los sistemas de comunicación (**celular** o **Avantel**).
- Mantener actualizada la base de datos de conductores y propietarios.
- Fotografía de conductores y propietarios con su respectiva huella del índice de la mano derecha, tomada de manera correcta.



Procedimientos generales

Recomendaciones básicas de seguridad que deben tener en cuenta las empresas transportadoras y las generadoras de carga

► Selección de vehículos

La selección de vehículos sería conveniente realizarla con base en el formato **SV-01** y debe incluir los siguientes aspectos:

- Tarjeta de propiedad del vehículo. Si tiene reserva de dominio, debe incluir paz y salvo por estar al día en el pago de obligaciones.
- Seguro obligatorio de accidentes de tránsito (**SOAT**), verificado ante la aseguradora correspondiente.
- Seguro de responsabilidad civil extracontractual (**preferible aunque no indispensable**).
- Registro nacional de transporte de carga.
- Verificación de incidentes en carretera.
- Verificar que el vehículo no sea hurtado, ante la Policía Nacional (DIJIN - SIJIN).
- Fotografías del vehículo por los cuatro costados en que se observen las placas del mismo.
- Cumplimiento de todas las disposiciones legales vigentes a la fecha.
- Tarjeta y ficha de mantenimiento del vehículo, en donde se registren los mantenimientos efectuados, las recomendaciones y el cronograma de mantenimiento. Este procedimiento debe llevarlo a cabo la empresa transportadora y consignarse en un formato adicional para conductores incluidos en su nómina o base de datos.
- Tarjeta vigente de emisión de gases.
- Establecer condiciones o características de aceptación de vehículos (**modelo, tipo, marca, color, motor, sistemas de comunicación, etc.**), conforme a las necesidades del servicio, y hacerlas cumplir, de acuerdo con las exigencias de la póliza.
- Mantener actualizada la base de datos de vehículos. Establecer un plazo prudencial para actualizar los datos de los vehículos. Si cumplidos los términos el vehículo no ha cargado, inhabilitarlo y proceder como si fuera nuevo.

- Confirmar antes de cada despacho la información personal y del vehículo suministrada por cada conductor. Comprobar que esté actualizada.
- Elaborar una base de datos de personal y vehículos aprobados y rechazados.

► Selección de empresas de seguridad y escoltas

- Los escoltas deben ser personas idóneas y capacitadas para tal labor, empleadas mediante contrato de trabajo con una empresa de seguridad o un departamento de seguridad legalmente autorizado mediante resolución vigente expedida por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada, según formato **SEV-01** (**Selección de Empresas de Vigilancia**).
- El escolta debe portar credencial actualizada (**con menos de un año de vigencia**), expedida por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada y carné de la empresa de seguridad.
- Si el escolta está armado, el arma debe estar amparada por un salvoconducto de porte otorgado por el Ministerio de Defensa Nacional a nombre de la empresa de seguridad.
- La empresa de seguridad debe tener certificación BASC.
- El escolta tiene entre sus funciones:
 - Practicar la revisión general del estado mecánico del vehículo y verificar que el conductor no presente signos evidentes de intoxicación por alcohol o algún tipo de alucinógeno.
 - Llevar a mano el plan de ruta dispuesto para cada caso, darlo a conocer al o a los conductores y hacer cumplir lo dispuesto en ese plan de ruta.
 - Cumplir los protocolos diseñados y mantener permanente comunicación con la empresa de seguridad y con la de carga o con la Unidad de Control Operativo de la empresa de transporte, según sea el caso.
- La empresa o el departamento de seguridad debe vigilar el proceso de selección y capacitación del personal de escoltas. Este proceso de selección debe incluir:
 - Verificación de antecedentes penales y de policía a nivel nacional.

- Verificación de documentos (cédula de ciudadanía, libreta militar, pasado judicial refrendado y licencia de conducción para carro y/o moto).
- Verificación del certificado de capacitación expedido por una escuela autorizada por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada (con vigencia no superior a 11 meses), de referencias laborales, de referencias personales y de prueba de conocimientos y confiabilidad en seguridad.
- Verificación de incidentes con las empresas de seguridad o de transporte con las que ha trabajado el escolta.
- Verificación de multas o comparendos pendientes con la SIMIT.
- Verificación de afiliación a seguridad social (EPS y ARP).
- Verificación de los sistemas de comunicación (radio, celular, Avantel).
- Visita domiciliaria.
- Opcional: poligrafía computerizada.
- Analizador Tónico de Voz (VSA).

► Selección de clientes

Para la selección de un cliente se debe llenar el formato **PDR-01** (Plantilla de Detección del Riesgo), en donde se analicen los riesgos, las amenazas, las vulnerabilidades y las fortalezas desde diferentes tópicos, como:

- Administrativo.
- Logístico y operativo.
- Económico (solventencia moral y económica).
- Impacto corporativo.
- Seguridad física (sustancias peligrosas o cargas críticas).

► Selección de estibadores

Los estibadores deben seleccionarse mediante un estudio de seguridad para que puedan ser autorizados a efectuar la labor de cargue y descargue. El estudio de seguridad comprende:

- Verificación de antecedentes penales y de policía a nivel nacional.
- Verificación de documentos (cédula de ciudadanía, libreta militar, pasado judicial refrendado y certificaciones laborales y personales).
- Afiliación a seguridad social (EPS y ARP).
- Visita domiciliaria.

► Selección de los servicios de intermediación aduanera

La empresa seleccionada para este fin debe llenar los siguientes requisitos:

- Ser de reconocida solventencia moral y económica.
- Hacer parte del Comité Interinstitucional de Logística y Seguridad para suscribir el compromiso conjunto en mercancías de importación o exportación.
- Tener certificación BASC.

► Selección de la compañía de seguros

- Se debe seleccionar una empresa de reconocida solventencia moral y económica.
- El hecho de cumplir normas de seguridad y demostrar mediante los indicadores de gestión la reducción de los efectos del riesgo y la disminución de los reclamos y del valor de los mismos, podría dar lugar a solicitar a la compañía aseguradora una rebaja de tarifas.

Seguridad física

► La piratería terrestre

La lucha contra esta modalidad delictiva

El compromiso de combatir la piratería terrestre no es sólo del Estado ni de los empresarios dedicados al transporte, sino de todas las empresas de seguridad que prestan el servicio de escolta de mercancía.

En el transporte moderno se impone el control, de tal modo que se pueda manejar adecuadamente el riesgo y garantizar así que las cargas lleguen a su destino final, en el momento y las condiciones contratadas con el cliente.

Cómo operan los piratas terrestres

Los piratas terrestres por lo general contactan a personas claves dentro de las empresas de transporte, es decir, a conductores e intermediarios. Posteriormente proceden a planear el delito, identificando el blanco y determinando las rutas. Luego buscan bodegas de almacenamiento y finalmente, comercializan las mercancías hurtadas. Existen casos en los cuales las mercancías salen “vendidas” desde las bodegas del cliente, las zonas aduaneras o la empresa transportadora.

Entre las estrategias más comunes para perpetrar este delito figuran:

- Buscar la complicidad de los conductores.
- Situar un supuesto pasajero en la vía.
- Simular una falla mecánica.
- Suplantar a las autoridades.

El aviso de un escolta sobre cualquier acontecimiento sospechoso puede reducir significativamente los efectos del hurto de la mercancía.



Seguridad física

Principales medidas de seguridad que deben adoptar las empresas transportadoras para hacer frente a la piratería terrestre

➤ Seguridad en puertos

Utilización de contenedores

En puerto debe procederse de la siguiente manera:

- Efectuar una inspección ocular del contenedor, verificando su estado natural, las marcas y las contramarcas.
- Inspeccionar las paredes laterales, los techos y los cuellos de los contenedores.
- Tomar fotos del estado del contenedor al momento de recibirlo y al entregarlo.
- Los contenedores deben ser calibrados en peso cuando están vacíos y pesarlos nuevamente una vez cargados.
- Revisión física del contenedor:
 - Que no tenga soldaduras ni refacciones (**láminas pegadas, masillas y pinturas frescas**) para evitar el tráfico de narcóticos y divisas.
 - Que los pasadores y remaches originales se encuentren en las puertas (**para evitar el saqueo de mercancías**).
 - Si se detecta alguna anomalía, debe informarse inmediatamente a la persona correspondiente, quien a su vez informará a las autoridades competentes.
 - Deberá asegurarse y verificarse que el precinto o sello instalado se encuentre en debida forma y que el número concuerde con el declarado en el documento de despacho.
 - El anterior procedimiento deberá efectuarse con cada contenedor a la llegada a cada puerto de destino y a la llegada al destino final.
 - Seguir el procedimiento BASC establecido para la inspección de contenedores para las empresas certificadas.

Verificación de precintos

- Los precintos deben revisarse antes de iniciar el viaje, en el trayecto cada que se detenga el vehículo y cada que vuelva a ponerse en marcha y al llegar al destino final.
- Se debe llevar un control escrito de entrega y recibo de los precintos.
- Los precintos no deben entregarse en orden consecutivo para evitar que puedan ser falsificados.
- Se debe implementar la seguridad con sellos numerados o *stickers*, que serán pegados en los cuatro extremos o bisagras de los contenedores.

Unidad de Control Operativo

La Unidad de Control Operativo de las empresas es el ente encargado y responsable del control operativo, logístico y de transporte por carretera. Está conformada por el Gerente Operativo y/o Control de Tráfico y/o Jefe de Seguridad y operadores de radio, según el organigrama de cada empresa.

Entre sus funciones básicas están:

- Elaborar los planes de ruta urbanos e intermunicipales. Para ello debe mantener contacto permanente con las autoridades de Policía y del Ejercito Nacional, con las autoridades civiles de carreteras y con los Departamentos de Seguridad de otras empresas transportadoras.
- Mantener a mano y actualizados los árboles telefónicos **AT-01** de seguridad para cada ruta.
- Controlar el cumplimiento de los planes de ruta en todo lo relacionado con intercomunicaciones y pasos por los trayectos.
- Mantener contacto de comunicación con el vehículo o con el conductor o escolta (**celular o Avantel**).
- Aplicar los protocolos en caso de incidentes o accidentes durante el recorrido.

- Elaborar indicadores de gestión y presentar informes periódicos.
- Estar en permanente contacto con las autoridades acantonadas en los sitios por donde deben pasar los vehículos.
- Actualizar las bases de datos.

Informe de incidentes y accidentes en carretera

- Son incidentes:
 - a) Derrumbes o suspensión de la vía.
 - b) Caída de puente o bancada.
 - c) Choques simples.
 - d) Retenes de la Aduana, el Ejército o la Policía.
 - e) Retenes ilegales de la subversión o la delincuencia común.
 - f) Varadas.
 - g) Otros.
- Son accidentes:
 - a) Choque con consecuencias graves.
 - b) Encunetada.
 - c) Volcamiento.
 - d) Atraco.
 - e) Hurto.
 - f) Incendio.
 - g) Otros.

- En la forma **IAC-01** se elaborará el informe de los incidentes o accidentes presentados en la carretera.
- Todos estos informes de incidentes o accidentes deben ser investigados por el Departamento de Seguridad para confirmar su ocurrencia y establecer sus razones, así como para implementar correcciones que los eviten en el futuro.
- También debe considerarse y reportarse como incidente toda demora en la información de paso por los trayectos o puestos de control.

Niveles de seguridad en demoras y procedimientos

Se deben establecer tres niveles de seguridad en las demoras y los procedimientos a seguir, así:

Nivel I - **Amarillo** (de 15 a 30 minutos)

- a) Trate de establecer comunicación telefónica con el conductor, el acompañante o el escolta.
- b) Informe a los puestos de control anterior y posterior al sitio donde se supone que debe estar el vehículo.
- c) Comuníquese con otros vehículos de la compañía que estén recorriendo la ruta para tratar de localizar el vehículo demorado.
- d) Solicite colaboración a otras empresas de transporte que tengan vehículos en la ruta.

Nivel II - **Naranja** (de 30 a 60 minutos)

- a) Comuníquese con el Centro de Información Estratégico Vial **CIEV** de la Policía de Carreteras e informe sobre la demora del vehículo.
- b) Comuníquese con el **Frente de Seguridad Empresarial** de la DIJIN, la SIJIN y los Departamentos de Policía. Suministre una información lo más completa posible.
- c) Envíe la información al supervisor de vías que se encuentre más cercano.
- d) Llame a la casa del conductor y al propietario para verificar si el conductor se ha comunicado.

Nivel III - Rojo (más de 60 minutos)

- a) Continúe solicitando apoyo para la búsqueda a otros vehículos de su empresa o de otras empresas que se encuentren en la ruta.
- b) Monte el operativo de búsqueda con el personal de seguridad de la empresa.
- c) Comuníquese con empresas de taxis urbanas o intermunicipales de la región, ofreciendo una recompensa por información concreta sobre el vehículo y la carga.
- d) Infórmele al generador de la carga sobre esta demora y sobre las labores de búsqueda.
- e) Comuníquese con el **Frente de Seguridad Empresarial** para que le ayuden.
- f) Si el vehículo aparece, informe a las autoridades y a las empresas de transporte que le estén colaborando en la búsqueda, para que procedan a desmontar los operativos.
- g) Elabore el informe de incidentes en carretera.

Puestos de control de la compañía de transporte

La Unidad de Control Operativo de cada empresa debe tener los números telefónicos de todos los puestos de control propios y de otras empresas colegas, así como de los puestos de Policía (**SIJIN, Carabineros**) y del Ejército Nacional que se encuentren en cada una de las rutas.

De igual manera, debe tener registrados los teléfonos y las identidades necesarias para elaborar los árboles telefónicos correspondientes a cada una de las rutas que se diseñen, de acuerdo con el plan de ruta consignado en este manual, así:

- Concesiones de vías y los compromisos de cada una.
- Parqueaderos.
- Estaciones de gasolina.
- Talleres.

- Hoteles.
- Hospitales o puestos de salud.
- Puestos de báscula.
- Estaciones de Policía.
- Restaurantes.
- Sitios establecidos y autorizados por el Jefe de Seguridad.

Estos sitios deben contar por lo menos con un medio de comunicación y, de acuerdo con sus antecedentes, deben brindar confiabilidad.

Transporte urbano de mercancías

➤ Plan de Ruta Urbano de Mercancías (Formato PRU-01)

Por las condiciones de inseguridad predominantes en las áreas urbanas y para impedir que los conductores o los delincuentes de cualquier denominación desvíen las mercancías, es necesario que la Gerencia Operativa (GO) elabore planes de ruta urbanos, lo cuales deben ser conocidos y acatados por el conductor en el momento de recibir la mercancía. La entrega de dichos planes en el momento de recibir la mercancía obedece al propósito de evitar fugas de información.

➤ Zonas de alto riesgo

Cada ciudad tiene zonas o trayectos con alto riesgo de siniestralidad. La Unidad de Control Operativo de cada empresa debe conocer y actualizar a diario su registro de esas zonas y trayectos e incluirlos en los planes de ruta, de acuerdo con la información actualizada por el **Frente de Seguridad Empresarial**.

➤ Contabilización de la mercancía y entrega de documentos y/o facturas

Contabilice la mercancía en el momento del cargue y entregue los documentos y/o facturas de los clientes.

➤ Calidad del empaque

Verifique la calidad del empaque de las mercancías que se van a transportar.

➤ Almacenamiento de la mercancía en el vehículo

Compruebe que el almacenamiento de la mercancía dentro del vehículo se realice en forma segura contra movimientos bruscos y evitando que queden espacios debido a los cuales la carga se mueva.



Transporte urbano de mercancías

Medidas indispensables para garantizar un adecuado y seguro transporte de mercancías en las áreas urbanas

► **Reporte de anomalías**

Cualquier anomalía que se presente debe reportarse a la Unidad de Control Operativo de cada empresa para recibir instrucciones.

► **Mantenimiento del vehículo**

Vele por el mantenimiento del vehículo a su cargo para que esté siempre en buenas condiciones físicas, mecánicas y asépticas.

► **Reserva de la información**

La información, tanto de la transportadora como de los clientes, debe mantenerse en reserva.



Transporte de mercancías por carretera

► Plan de Ruta por Carretera (Formato PRC-01)

El Plan de Ruta por Carretera **Formato PRC-01** deberá entregarse al escolta o al conductor, quien deberá firmarlo y refrendar su firma con la huella del dedo índice derecho. La huella debe ser tomada con un huellero, las manos deben estar limpias y la falange debe desplazarse en un solo sentido, sin dejar borrones ni tachones. En el Plan de Ruta por Carretera se especifican tiempos de recorrido, sitios de descanso del conductor, etc.

► Código de ruta

Es necesario elaborar un plan para cada una de las rutas establecidas por la empresa y asignar a cada ruta un número de código. Por ejemplo, Cartagena-Bogotá se codificaría **PRC-01**, Bogotá-Medellín **PRC-02**, Bogotá-Cali **PRC-03**, etc. La idea es establecer un código para las distintas rutas y que éstas se actualicen constantemente de acuerdo con las condiciones de seguridad.

► Actualización de la información

Para las actualizaciones es importante la retroalimentación de información con las autoridades, con otros vehículos de la empresa que estén transitando por la ruta y con los informes de empresas amigas o colegas.

► Calidad del empaque

Verificar la calidad del empaque de las mercancías que se van a transportar.

► Almacenamiento de la mercancía en el vehículo

Verificar que el almacenamiento de la mercancía dentro del vehículo se realice en forma segura contra movimientos bruscos y evitando que queden espacios debido a los cuales la carga se mueva.



Transporte de mercancías por carretera

Medidas indispensables para garantizar un adecuado y seguro transporte de mercancías por carretera

➤ **Reporte de anomalías**

Cualquier anomalía que se presente debe comunicarse a la Unidad de Control Operativo de cada empresa para recibir instrucciones.

➤ **Lista de chequeo**

Diligencie la lista de chequeo de las condiciones mecánicas y asépticas del vehículo y de las condiciones humanas del conductor, mediante el **Formato RV-01**. Hágalas firmar luego por el conductor, quien refrendará su firma con la huella del dedo índice derecho. La huella debe ser tomada con un huellero, las manos deben estar limpias y la falange debe desplazarse en un solo sentido, sin dejar borrones ni tachones.

➤ **Reserva de la información**

Mantener en reserva la información, tanto de la transportadora como de los clientes.

➤ **Recibo de la mercancía**

Verifique que al recibir la mercancía los documentos legales necesarios se encuentren en orden.

➤ **Protocolos de incidentes y accidentes**

Los escoltas y los conductores deben conocer los protocolos a seguir en caso de incidentes y accidentes en la carretera.

➤ **Selección del vehículo y del conductor**

Seleccione el vehículo y el conductor teniendo en cuenta las características de la mercancía a transportar.

Deben evitarse:

- Sobremanejos que deterioren la carga.
- Planchas o carpas en mal estado que permitan filtración de polvo o agua.

- Protuberancias o filos que puedan dañar la carga.
- Carga compartida que no sea compatible.
- Carga compartida que sea compatible pero sobrepase el valor del amparo de la póliza.
- Es importante que el conductor desconozca el tipo de mercancía que transportará. Si es necesario que porte documentación sobre la mercancía transportada, dicha información debe guardarse en un sobre sellado, el cual solamente podrá ser abierto en caso de que una autoridad competente lo requiera.
- Efectúe la ampliación de las placas del vehículo o remolque en la carrocería, a fin de permitir su visualización e identificación, incluso vía aérea.
- Tenga en cuenta el modelo del vehículo y su estado técnico y mecánico, sobre todo para mercancías delicadas.
- Incremente en lo posible las caravanas con vehículos de modelo y peso similares, de tal modo que efectivamente se puedan acompañar durante el trayecto.

Mercancía en puerto

Las sociedades portuarias encargadas del recibo y del despacho de contenedores en puerto deben acreditar la certificación de las normas de calidad ISO 9000 y BASC.

Para las mercancías de importación se debe contar en puerto con firmas especializadas y autorizadas para llevar a cabo los trámites de inspección y auditoría durante la apertura de contenedores y la postura de los precintos, así como la verificación de pesos y estado físico de los contenedores.

Antes de despachar mercancías de importación o exportación cuyo origen o destino es un puerto marítimo o una frontera (**puerto seco**), el administrador y/o director de la oficina y/o los directores de tráfico y/o los directores de control operativo son responsables de:

► En importación

Reciba del agente aduanero los siguientes documentos:

- Carta porte.
- Registro o licencia de importación.
- Declaración aduanera.
- BL. Bill of Lading (manifiesto de carga marítimo).
- Reciba y acate (**preferiblemente por escrito**) las instrucciones de cargue y descargue que el cliente haya enviado con anterioridad.



Mercancía en puerto

Pautas a seguir en el manejo de las mercancías en los puertos

► En exportación

Reciba del generador de la carga los siguientes documentos:

- Factura.
- Comodato del contenedor.
- Remisiones del cliente.

► Procedimiento de cargue en puerto

Este procedimiento consiste en establecer por escrito qué se debe hacer, quién lo debe hacer y cómo se deben llevar a cabo todos los pasos necesarios para cumplir los compromisos adquiridos con el cliente, con las autoridades legalmente establecidas y con las políticas de seguridad encaminadas al cumplimiento de la *misión* y la *visión* de la empresa.

Se recomienda elaborar formatos con las listas de chequeo, donde se pueda verificar el cumplimiento de los procesos,

► Revisión de documentos

Revise los documentos para establecer:

- El valor declarado de la mercancía, a fin de medir el riesgo que se asume como empresa de transporte y comprobar que esté cubierto por la póliza de seguros.
- Si el riesgo no está cubierto adecuadamente, comuníquese con el Ejecutivo de Ventas y/o con el Gerente Comercial y Operativo Nacional, quienes decidirán las acciones a seguir. Se debe comparar con la póliza del cliente, de tal manera que también se cumplan dichos requisitos.
- La clase de mercancía para determinar, entre otros:
 - a) Tipo y tamaño del camión que se requiere.

- b) Grado de peligrosidad, tanto desde el punto de vista de seguridad industrial (**accidentes, enfermedades, contaminación**), como desde el punto de vista de seguridad física (**hurto, atracos, atentados, sabotajes, etc.**).

- c) Precauciones e instrucciones para el manejo y la protección de la mercancía (**debe emitirlos el generador de la carga**).

- Si requiere escoltas:

- a) Revise físicamente las unidades de empaque y establezca si están en buenas condiciones y guardan relación con lo anotado en la Carta Porte.
- b) Esté en permanente comunicación con la Unidad de Control Operativo de las empresas y comente cualquier anomalía que se presente antes del despacho.
- c) Revise el estado de los sellos y precintos del contenedor y/o camión para confirmar su integridad.

Nota: Según las estadísticas del Centro de Investigación Criminológica de la Policía Nacional se recomienda los días viernes, sábado y domingo no despachar mercancías delicadas que sean susceptibles de hurto e infórmele al cliente que por seguridad es preferible aplazar el viaje para los primeros días de la semana siguiente. Se recomienda elaborar el listado de cargas prohibidas o restringidas, de tal forma que todo el personal tenga claro qué se puede y qué no se puede transportar.

Protocolos para convoy o vehículo individual

► Accidente del vehículo escolta

- Informe a la Unidad de Control Operativo de cada empresa sobre el estado del escolta y el funcionamiento mecánico del vehículo accidentado.
- En caso de hallarse gravemente herido el escolta, llévelo al hospital más cercano.
- Traslade los camiones al sitio seguro más cercano.
- Informe a Policía de Carreteras.
- Envíe otro vehículo escolta de la ciudad más cercana donde haya personal disponible.
- Informe a la empresa generadora de la carga.
- Informe al contratista de la concesión para coordinar el envío de grúas, ambulancias o personal de vigilancia.
- Verifique el estado de salud del escolta, comuníquese con el hospital en el cual se encuentra recluido.
- No deje movilizar el vehículo hasta que la autoridad competente haya elaborado el informe de accidentes.
- Asegúrese de obtener las constancias expedidas por las autoridades sobre el accidente, con los nombres de los funcionarios de la Policía y la unidad a la cual pertenecen.
- Tome fotografías, nombres y teléfonos de los testigos.
- No haga ningún arreglo con la contraparte en caso de daños o responsabilidad civil.
- Si el escolta no reviste mayor gravedad, debe ponerse al frente de la situación hasta cuando llegue otro vehículo acompañante.
- Elabore el informe de incidentes para la compañía de seguros.



Protocolos para convoy o vehículo individual

Protocolos que deben seguir la Unidad de Control Operativo de cada empresa, los conductores de los camiones y/o el personal de seguridad (escolta) que viaje en el convoy

➤ Accidente de un camión del convoy

- Informe a la Unidad de Control Operativo de cada empresa, la cual, a su vez, informará al **Frente de Seguridad Empresarial** sobre el sitio del accidente, la identificación de los vehículos involucrados y la carga.
- En caso de hallarse gravemente herido el conductor, trasládalo al hospital más cercano.
- Verifique el estado del vehículo y qué se requiere para su posterior movilización.
- Evite en lo posible que el vehículo sea llevado a los patios, a menos que existan motivos para inmovilizarlo. En este último caso debe prestar toda la colaboración a las autoridades, coordinando las medidas necesarias para proteger la carga.
- Si transporta un producto líquido y éste se ha regado, tome medidas para evitar daños ecológicos o posibles accidentes.
- Informe a la Policía de Carreteras.
- Informe a la empresa generadora de la carga.
- Informe al contratista de la concesión para el envío de grúas, ambulancias o personal de vigilancia.
- Coordine la vigilancia de la mercancía (**por ejemplo con otros camiones que estén en la vía**) mientras se lleva a lugar seguro el resto del convoy.
- Coordine con la empresa transportadora el envío de otro vehículo acompañante o escolta para el vehículo accidentado.
- No deje movilizar el vehículo hasta que la autoridad competente haya elaborado el informe de accidentes.
- Asegúrese de obtener las constancias expedidas por las autoridades sobre el accidente, con los nombres de los funcionarios de la Policía y la unidad a la cual pertenecen.

- Tome fotografías, nombres y teléfonos de los testigos.
- No haga ningún arreglo con la contraparte en caso de daños o responsabilidad civil.
- Continúe con los vehículos restantes el plan de ruta establecido.
- Elabore el informe de incidentes para la compañía de seguros.

➤ Varada de camión

- Informe a la Unidad de Control Operativo de cada empresa sobre la gravedad y el sitio exacto de la varada. Si el punto de la varada representa un riesgo para el normal tránsito de vehículos por la vía, debe informar al **Frente de Seguridad Empresarial**.
- En caso de que el vehículo pueda moverse por sus propios medios, trasládalo al sitio mas seguro.
- Si el vehículo queda varado en un lugar de alto riesgo de hurto, saqueo o atraco, envíe personal de seguridad para que lo vigile. No lo deje solo en el sitio, procure que esté acompañado por otros vehículos mientras llega la seguridad.
- Informe al generador de la carga, a la Policía de Carreteras y al concesionario del peaje.
- Ubique el resto del convoy en sitio seguro y coordine el envío de un vehículo suplente.
- Si la carga está cumpliendo un DTA, coordine ante la DIAN la autorización de trasbordo y/o cambio de cabezote.
- Continúe la ruta establecida con los vehículos restantes.
- Calcule nuevamente el itinerario en la Hoja de Control de Ruta.
- Elabore el informe de incidentes.

➤ Varada del vehículo escolta

- Informe a la Unidad de Control Operativo de cada empresa sobre la gravedad de la varada.
- Acerque el vehículo a la zona poblada más cercana y desplácese con el convoy hasta ubicarlo en un sitio seguro.
- Espere a que se haga presente el vehículo escolta de relevo para que éste continúe la ruta establecida.
- Hágase cargo de su vehículo.
- Elabore el informe de incidentes.

➤ Enfermedad de uno de los conductores de un camión

- Informe a la Unidad de Control Operativo de cada empresa y establezca la gravedad de la enfermedad.
- Localice el centro asistencial más cercano, deje la caravana en un sitio seguro y lleve al conductor al puesto de salud.
- Informe al generador de la carga.
- Si la enfermedad del conductor requiere hospitalización, coordine el reemplazo.
- Continúe con el plan de ruta establecido.
- Elabore el informe de incidentes.

➤ Enfermedad del escolta

- Informe a la Unidad de Control Operativo de cada empresa sobre los síntomas que presente el escolta.
- Si las molestias continúan durante el cumplimiento de la ruta establecida, ubique el convoy en un sitio seguro y diríjase al centro asistencial más cercano

- Envíe un escolta de reemplazo.
- Si la enfermedad requiere hospitalización, informe y espere la llegada del reemplazo.
- El convoy reanudará su ruta en el momento en que se haga presente el escolta de relevo.
- Elabore el informe de incidentes.

➤ Bloqueo de la vía por causas naturales o accidentales

- Establezca plenamente la información. Utilice los medios establecidos (Policía Vial, otras empresas transportadoras, etc.).
- Evite dirigirse al sitio de la obstrucción.
- Establezca un sitio seguro para el convoy y estudie la nueva ruta a seguir.
- Si se encuentra dentro del bloqueo, debe informar inmediatamente a la Unidad de Control Operativo de cada empresa, la cual informará al **Frente de Seguridad Empresarial**. Busque la forma de salir del bloqueo y, si es imposible, trate de encontrar un sitio seguro para resguardar el convoy.
- Esté atento de las informaciones de las autoridades y de la Unidad de Control Operativo de cada empresa.
- Elabore el informe de incidentes.

➤ Bloqueo por grupos al margen de la ley, subversión, paramilitares o delincuencia común

- Esté pendiente de los movimientos y las informaciones que se suministren sobre la vía e informe oportunamente a la Unidad de Control Operativo de cada empresa.
- Informe a la Policía Nacional, a los grupos de Antipiratería Terrestre (DIJIN-SIJIN), al Ejército Nacional, a empresas transportadoras de los **Frente de Seguridad Empresarial** y al generador de la carga.

- Si confirma plenamente la información acerca de este tipo de bloqueo con la Unidad de Control Operativo de cada empresa y con las autoridades de Policía, evite al máximo entrar en el perímetro del bloqueo y conduzca el convoy a un sitio seguro. Si ya se encuentra dentro del bloqueo, no intente oponer resistencia o pasar de largo, sométase a las solicitudes que hagan los delincuentes y, en la medida de lo posible, informe a la Unidad de Control Operativo de cada empresa sobre cada una de las situaciones que están ocurriendo.
- Evite suministrar cualquier tipo de información sobre su misión (**escultas**) o su carga (**conductor**) y, en cambio, utilice una fachada. Examine y memorice las descripciones físicas de los delincuentes, memorice placas de vehículos, nombres, alias o cualquier tipo de información que pueda ser valiosa en la investigación posterior.
- Analice el desenvolvimiento de los acontecimientos y trate de calmar a los conductores e integrantes del convoy. Recuerde que su vida y la de las demás personas están por encima de todo proceder.
- Tan pronto sea liberado o logre entablar comunicación contacte a la Unidad de Control Operativo de cada empresa e informe datos concretos.
- Espere instrucciones de la Unidad de Control Operativo de cada empresa para reanudar el viaje. Elabore un nuevo itinerario en el plan de ruta.
- Si logra salir del bloqueo, informe a los demás conductores y a las autoridades de la vía.
- Elabore el informe de incidentes.

► Hurto de la mercancía

- Informe inmediatamente a la Unidad de Control Operativo de cada empresa.
- Informe al generador de la carga, a la Policía Nacional y a los grupos de Antipiratería Terrestre (DIJIN - SIJIN) de los Departamentos de Policía.
- Informe a otras empresas del **Frente de Seguridad Empresarial** para que le colaboren en la detección de los delincuentes.

- Establezca contacto visual (**si no ha sido detectado**) con los atracadores e informe de todos sus movimientos, con datos concretos, a la Unidad de Control Operativo de cada empresa.
- Memorice la mayor cantidad de información que pueda ser útil en la localización de la mercancía y el esclarecimiento de los hechos.
- Informe la ruta exacta por donde están conduciendo el vehículo hurtado y la mercancía.
- No arriesgue su vida en ningún momento, maneje un bajo perfil.
- Analice el terreno e informe sobre posibles bodegas a donde hayan podido conducir el vehículo o donde estén trasbordando la mercancía.
- Coordine con las autoridades la reacción pertinente.
- Coordine con el conductor la instauración de la denuncia.
- Elabore el informe de incidentes.

► Saqueo de la carga

- Informe a la Unidad de Control Operativo de cada empresa.
- Informe al generador de la carga, a la Policía Nacional, al **Frente de Seguridad Empresarial** y a los grupos de Antipiratería Terrestre (DIJIN - SIJIN) de cada Departamento de Policía.
- Tome fotos del camión, en especial de las partes violentadas.
- Asegúrese de que la mercancía restante cuente con seguridad.
- Solicite instrucción especial de la empresa transportadora para instaurar la denuncia.
- Elabore el informe de incidentes.

➤ Bloqueo directo del convoy - Procedimiento del escolta

- Cuando observe que el convoy está siendo bloqueado por algún tipo de obstáculo informe inmediatamente a la Unidad de Control Operativo de cada empresa, la cual deberá informar al **Frente de Seguridad Empresarial** de la DIJIN. No se acerque al convoy. Trate de observar desde un punto donde no sea detectado.
- Informe a la Policía Nacional, a los grupos de Antipiratería Terrestre (DIJIN - SIJIN) de cada Departamento de Policía y al Ejército Nacional.
- Memorice todo lo que observe e informe cada movimiento que pueda servir para determinar el tipo de bloqueo.
- Si se establece que es delincuencia común, empiece a realizar un seguimiento e informe oportunamente cada uno de los acontecimientos. Evite ser detectado.
- Efectúe la vigilancia hasta el punto donde se le permita acceder sin ser detectado.
- Trate de establecer el lugar exacto a donde llevaron la mercancía.
- Elabore el informe de incidentes.

➤ Protocolo por informe de incidentes en la vía

- Al recibir el informe de un incidente en la vía reporte inmediatamente a la Unidad de Control Operativo de cada empresa. Trate de confirmar la veracidad de la información.
- Informe a la Policía de Carreteras y a los **Frente de Seguridad Empresarial**.
- Analice la fuente de la información y califíquela según el grado de credibilidad.
- Si se establece que efectivamente ha ocurrido un incidente grave en la vía, conduzca el convoy al lugar seguro más cercano.

- Coordine con la Unidad de Control Operativo de cada empresa el procedimiento a seguir según la situación que se esté presentando.
- Si no es posible conducir el convoy a un lugar seguro, pida colaboración a las autoridades que se encuentren presentes o más cercanas.
- Comuníquese con la concesionaria para coordinar lugares seguros y tiempos probables para solucionar el incidente.
- Elabore el informe de incidentes.

➤ Protocolo en caso de secuestro y rehenes

En el evento de presentarse un secuestro de los conductores o del personal de escoltas:

- Informe a la Policía de Carreteras, a Antipiratería Terrestre, a Inteligencia del Ejército Nacional, al transportador, al generador de la carga y al **Frente de Seguridad Empresarial**.
 - Coordine con los GAULA de la Policía y del Ejército Nacional.
 - Coordine con el transportador para avisar a las respectivas familias.
 - Envíe un escolta o funcionario de la empresa para que apoye las labores en campo.
 - Si toma contacto con los secuestradores, no se comprometa, pero tampoco se niegue a cualquier negociación.
 - No arriesgue la vida de las personas ni los equipos y la mercancía.
- Si el o los secuestrados hacen parte del personal del transportador:
- Informe a la Unidad de Control Operativo de cada empresa, suministrando la mayor cantidad de datos posible.
 - Trate de establecer la ruta por donde se llevaron los vehículos y los conductores.
 - Mantenga la calma.

- No arriesgue su vida ni la de las otras personas.
- Elabore el informe de incidentes.

► Protocolo ante un soborno

- Reciba la información y el tipo de soborno e infórmelo inmediatamente a la Unidad de Control Operativo de cada empresa.
- Coordine con la Unidad de Control Operativo de cada empresa el procedimiento a seguir.
- Trate de obtener la mayor cantidad de datos posible de las personas que lo están intentando sobornar.
- Observe algún tipo de identificación (**placas de vehículos, hora y sitio exacto donde ocurrió el incidente**).
- Mantenga la calma y memorice cada una de las exigencias.
- No arriesgue su integridad física.
- Elabore el informe de incidentes.

► Seguridad en los parqueaderos

- Los parqueaderos donde se dejen los vehículos deben estar autorizados por la empresa de transporte y han de inspeccionarse debidamente. Deben ofrecer garantías de seguridad, tanto para el vehículo como para la carga. Está prohibido dejar vehículos en los parqueaderos si no cumplen estos requisitos.
- En el momento de asignar la carga a un conductor subcontratado informele que el vehículo y la carga deben guardarse únicamente en los parqueaderos debidamente autorizados por la empresa e identificados en el plan de rutas.
- Cuando un conductor se niegue a parquear en los sitios autorizados por la empresa se debe informar inmediatamente al Jefe de Seguridad, a la Gerencia Operativa y a la Gerencia General para que se tomen los correctivos necesarios.

- Cuando el vehículo llegue cargado al parqueadero deben hacerse revisar los sellos y precintos de seguridad en contenedores o carpas y constatar que se radique la entrada del vehículo en el libro del parqueadero, el cual debe contener como mínimo fecha y hora de ingreso y de salida, placa, nombre del conductor y observaciones, si las hay.
- Si el vehículo descargó parcialmente, asegúrese de dejarlo guardado en parqueaderos de la empresa; pero si el vehículo está en la empresa donde hace entrega de la mercancía, de acuerdo con su destino y por disposición del cliente, el carro debe parquearse dentro de las mismas instalaciones. Verifique entonces la carga que queda pendiente por descargar y las condiciones en que la deja, y coloque sellos de seguridad, bien sea al contenedor, bien a la carpa.
- Al día siguiente, cuando se vaya a reanudar el descargue, compruebe el estado de los sellos. Esta verificación hágala en presencia de uno de los funcionarios del cliente para que él también la constate. Si al revisar los sellos existen signos de violación, informe inmediatamente a la Unidad de Control Operativo de cada empresa y al Jefe de Seguridad del cliente para que se hagan las investigaciones y se tomen las medidas tendientes a establecer responsabilidades.
- Recuerde tomar fotos del vehículo, del lugar y del conductor, así como huella dactilar del índice y del pulgar de la mano derecha.
- Recuérdale al conductor la importancia de cumplir el recorrido estipulado en el plan de ruta y hágale énfasis en que no puede tomar, sin autorización previa, una ruta distinta de la establecida en el plan.
- Elabore el informe de incidentes.

Nota: Permitir guardar o parquear vehículos en sitios no autorizados trae como consecuencia que chequeen la carga y se expongan los intereses de la empresa, el vehículo y la vida de los conductores. Por esta razón asegúrese de que los vehículos se guarden únicamente en los parqueaderos autorizados por la empresa.

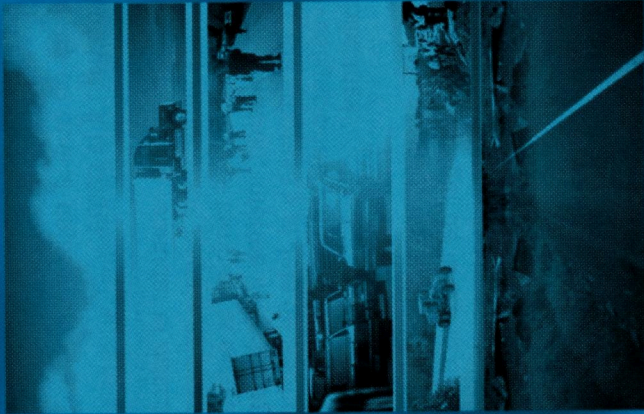
Recuerde: Parte del éxito de la operación radica en el cumplimiento de las normas establecidas en los protocolos.

Contingencias

Las contingencias son aquellas eventualidades que se pueden presentar en el curso del trayecto que recorre el transportador para llevar la carga de un lugar a otro. Entre otras deben tenerse en cuenta las siguientes:

- Necesidad de cambiar de ruta por un accidente, suspensión del tránsito vehicular, caída de un puente, caída de la bancada, ataque guerrillero, etc.
- Cambio de cabezote.
- Reparación mecánica.
- **Plan de ruta alterno:** Estos planes los elabora la Unidad de Control Operativo de cada empresa y deben estar actualizándose permanentemente con la retroalimentación proporcionada por las autoridades, los conductores, los escoltas o acompañantes y los Departamentos de Seguridad de otras empresas de transporte.
- **Zonas de alto riesgo – Puntos críticos:** Son cortos trayectos en las vías donde hacen presencia grupos guerrilleros o bandas de delincuentes comunes u organizados, al igual que tramos con problemas de caída de la bancada, derrumbes o puentes con capacidad deficiente. La información sobre zonas de alto riesgo aparece en los planes de ruta y la debe actualizar permanentemente la Unidad de Control Operativo de cada empresa, la cual debe también retroalimentar a los conductores y a los escoltas sobre toda novedad de la que tenga noticia.
- **Seguimiento del plan de ruta:** Lo hace la Unidad de Control Operativo de cada empresa mediante el sistema de comunicación establecido en el plan de ruta.
- Puestos de control.
- Sistemas alternos de comunicaciones.
- Logística en el manejo de mercancías especiales.
- Coordinación de la reacción y de la investigación.

Nota: Todos los informes de incidentes y/o accidentes que ocurran a vehículos, conductores o propietarios deben ser remitidos al Frente de Seguridad de la DIJIN, en Bogotá, para que la base de datos sea alimentada y actualizada.



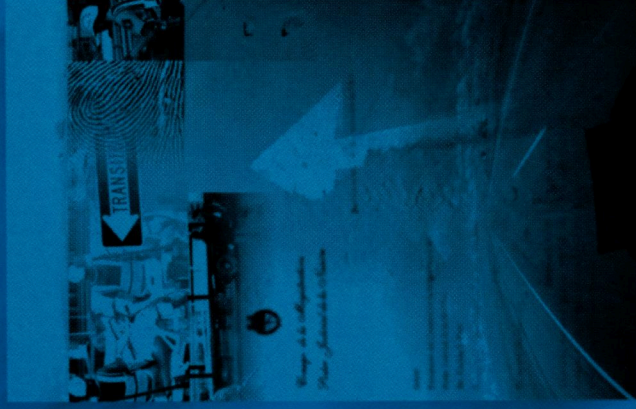
Contingencias

Imprevistos que pueden surgir en los trayectos recorridos durante el transporte la carga

Denuncias e investigaciones

El siguiente es el procedimiento que debe seguirse para instaurar una denuncia y/o querrela, la cual, con la implementación del nuevo sistema penal acusatorio, se llamará "noticia criminal" a partir del 1 de enero de 2005.

- Antes de proceder a instaurar una denuncia penal el conductor que ha sido víctima de algún delito debe comunicarse con la empresa de transporte, a fin de recibir instrucciones necesarias para facilitar una efectiva investigación de las autoridades judiciales y de Policía.
- Luego debe dirigirse a la autoridad competente para formular la denuncia, en caso extremo, en una Fiscalía Local o Seccional, una cabecera municipal y/o la Inspección de Policía más cercana al lugar donde ocurrieron los hechos.
- El funcionario que atiende la denuncia solicitará la información personal del denunciante, es decir, nombres y apellidos, número del documento de identificación, lugar de residencia, edad, ocupación y, en general, todos los datos que considere necesarios para la plena identificación del denunciante.
- Acto seguido le solicitará que relate todas las circunstancias de modo, tiempo y lugar en que se presentaron los hechos que va a denunciar. El denunciante debe entonces narrar en forma clara y lo más detallada posible lo sucedido, para lo cual debe hablar despacio y esforzarse por suministrar datos importantes para la posterior investigación, como la fisonomía de las personas que lo atracaron o agredieron, sus dialectos, su acento, sus dichos, el "modo de operar" o forma como actuaron los delincuentes, las placas, el color y el tipo de vehículos en que se movilizaban los delincuentes. Así mismo, el denunciante debe indicar la clase de mercancía que transportaba, su cuantía, y los demás datos que se consideren necesarios para la investigación, la empresa transportadora para la que trabaja y la empresa generadora de la carga y, en lo posible, el rumbo por donde se llevaron la mercancía.
- Por último, el funcionario terminará la denuncia preguntando si el denunciante tiene algo más que agregar. A continuación el denunciante y el funcionario firmarán la denuncia. Es importante solicitar una copia al carbón de la denuncia para entregarla a la empresa de transporte, a fin de iniciar los trámites respectivos de la denuncia ante la aseguradora o ante una autoridad judicial.



Denuncias e investigaciones

Pasos a seguir para instaurar una denuncia penal

Base de datos e indicadores de gestión

- Viajes realizados por cada ruta/mes en vehículos propios.
- Viajes realizados por cada ruta/mes en vehículos de subcontratistas.
- Tonelaje movilizado/mes en vehículos propios.
- Tonelaje movilizado/mes en vehículos de subcontratistas.
- Incidentes discriminados/mes en vehículos propios.
- Incidentes discriminados/mes en vehículos de subcontratistas.
- Accidentes discriminados/mes en vehículos propios.
- Accidentes discriminados/mes en vehículos de subcontratistas.
- Porcentaje de cumplimiento de entregas/mes en vehículos propios.
- Porcentaje de cumplimiento de entregas/mes en vehículos de subcontratistas.
- Porcentaje de cumplimiento de planes de ruta/mes en vehículos propios.
- Porcentaje de cumplimiento de planes de ruta/mes en vehículos de subcontratistas.
- Vehículos rechazados/mes y causales.
- Conductores rechazados/mes y causales.
- Propietarios rechazados/mes y causales.

Direcciones web de consulta

www.policia.gov.co

www.mintransporte.gov.co

www.supervigilancia.gov.co

www.invias.gov.co

www.alafija.com

www.fcm-SIMIT.org.co

fseguridad@hotmail.com

Agradecimientos

A todas las personas e instituciones
que contribuyeron en la elaboración del
*Manual de Seguridad en el Transporte
Terrestre de Carga*, en especial a la

Junta Directiva del **Frente de
Seguridad Empresarial de
Antipiratería Terrestre de la DIJIN**,
a los gremios de la producción
asociados al FSE
y a FASECOLDA.

Glosario

ARP	Administradora de Riesgos Profesionales
BASC	Business Anti Smuggling Coalition (Coalición Empresarial Anticontrabando)
BL	Manifiesto de Carga Marítimo
CIEV	Centro de Información Estratégico Vial
DIAN	Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales
DIJIN	Dirección Central de Policía Judicial e Investigación
DTA	Declaración de Tránsito Aduanero
EMBALAJE	Forma de empaque
EPS	Empresa Prestadora de Salud
FLETE	Valor pagado por la unidad de transporte
FSE	Frente de Seguridad Empresarial
IAC- 01	Informe de Accidentes en Carretera (el 01 es el inicio del consecutivo)
IIC- 01	Informe de Incidentes en Carretera (el 01 es el inicio del consecutivo)
PDR- 01	Plantilla de Detección del Riesgo (el 01 es el inicio del consecutivo)
PRC- 01	Plan de Ruta por Carretera (el 01 es el inicio del consecutivo de las diferentes rutas)
PRU- 01	Plan de Ruta Urbano (el 01 es el inicio del consecutivo de las diferentes rutas)
RV- 01	Revisión del Vehículo antes de asignar la carga
SC-01	Selección de Conductor (el 01 es el inicio del consecutivo)
SEV- 01	Selección de Empresa de Vigilancia (el 01 es el inicio del consecutivo)
SIA	Servicio de Intermediación Aduanera

Formatos

SIJIN	Seccionales de Policía Judicial
SIMIT	Sistema Integrado de Información sobre las Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito
SOAT	Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito
SP- 01	Selección de Propietario del vehículo (el 01 es el inicio del consecutivo)
SV- 01	Selección de Vehículo (el 01 es el inicio del consecutivo)
UCO	Unidad de Control Operativo
VSA	Analizador Tónico de Voz (por sus iniciales en inglés)

[illegible]

FORMATO SEV-01									
SELECCIÓN DE EMPRESAS DE VIGILANCIA - (Escollas)									
Fecha de recepción de la información									
GENERALIDADES Y SERVICIOS									
1	Razón social		NIT		Fecha de fundación		Ciudad		
	Vigilancia armada		Escollas		Seg. canina		Transp. valores		
	Póliza de responsabilidad civil y uso indebido de armas de fuego:		Compañía		Vigencia		Valor \$		
	Póliza de responsabilidad civil extrac contractual a terceros (huño):		Compañía		Vigencia		Valor \$		
2	Principal:		Certificada:		ISO 9000		BASC		
	Representante legal:		Ciudad y dirección:		Escollas		Escuela:		
	Personal con contrato de trabajo:		Vigilantes armados:		Caninos:		Escollas filios:		
	Vehículos:		Propios:		Blindados:		De terceros:		
	Proceso de selección de escollas:		Verif. antec. penales:		SI		NO		
	Proceso de capacitación de escollas:		Escuela:		SI		NO		
	Los escollas portan carne:		De la Superintendencia		SI		NO		
3	Sucursal:		Ciudad y dirección:		Escollas		Escuela:		
	Representante legal:		Ciudad y dirección:		Escollas		Escuela:		
	Personal con contrato de trabajo:		Vigilantes armados:		Caninos:		Escollas filios:		
	Vehículos:		Propios:		Blindados:		De terceros:		
	Proceso de selección de escollas:		Verif. antec. penales:		SI		NO		
	Proceso de capacitación de escollas:		Escuela:		SI		NO		
	Los escollas portan carne:		De la Superintendencia		SI		NO		
4	Sucursal:		Ciudad y dirección:		Escollas		Escuela:		
	Representante legal:		Ciudad y dirección:		Escollas		Escuela:		
	Personal con contrato de trabajo:		Vigilantes armados:		Caninos:		Escollas filios:		
	Vehículos:		Propios:		Blindados:		De terceros:		
	Proceso de selección de escollas:		Verif. antec. penales:		SI		NO		
	Proceso de capacitación de escollas:		Escuela:		SI		NO		
	Los escollas portan carne:		De la Superintendencia		SI		NO		
5	Sucursal:		Ciudad y dirección:		Escollas		Escuela:		
	Representante legal:		Ciudad y dirección:		Escollas		Escuela:		
	Personal con contrato de trabajo:		Vigilantes armados:		Caninos:		Escollas filios:		
	Vehículos:		Propios:		Blindados:		De terceros:		
	Proceso de selección de escollas:		Verif. antec. penales:		SI		NO		
	Proceso de capacitación de escollas:		Escuela:		SI		NO		
	Los escollas portan carne:		De la Superintendencia		SI		NO		
6	Sucursal:		Ciudad y dirección:		Escollas		Escuela:		
	Representante legal:		Ciudad y dirección:		Escollas		Escuela:		
	Personal con contrato de trabajo:		Vigilantes armados:		Caninos:		Escollas filios:		
	Vehículos:		Propios:		Blindados:		De terceros:		
	Proceso de selección de escollas:		Verif. antec. penales:		SI		NO		
	Proceso de capacitación de escollas:		Escuela:		SI		NO		
	Los escollas portan carne:		De la Superintendencia		SI		NO		
	De la Superintendencia		SI		NO				
	Escollas:		SI		NO				
	Horas de capacitación al año		SI		NO				
	Cursos:		SI		NO				
	Verif. documentos:		SI		NO				
	De valores:		SI		NO				
	De mercancías:		SI		NO				
	De terceros:		SI		NO				
	Escollas:		SI		NO				
	Verif. antec. penales:		SI		NO				
	Verif. incidentes:		SI		NO				
	Horas de capacitación al año		SI		NO				
	Cursos:		SI		NO				
	Verif. documentos:		SI		NO				
	De valores:		SI		NO				
	De mercancías:		SI		NO				
	De terceros:		SI		NO				
	Escollas:		SI		NO				
	Verif. antec. penales:		SI		NO				
	Verif. incidentes:		SI		NO				
	Horas de capacitación al año		SI		NO				
	Cursos:		SI		NO				
	Verif. documentos:		SI		NO				



**DISEÑO GRÁFICO Y COORDINACIÓN
SERVICIOS CREATIVOS**

Dirección de Arte

Hilda María Gómez D.

Corrección de Estilo

Mario González

Ilustración

Juan Carlos Nicholls

Impresión

La Imprenta Editores Ltda.



POLICIA NACIONAL



DIRECCION CENTRAL
DE POLICIA JUDICIAL

Este manual se constituye en una herramienta concebida para apoyar al gremio transportador y generador de carga, evitar y reducir la piratería terrestre en Colombia, concientizar y sensibilizar a las empresas en torno a la importancia de contar con un eficaz departamento de seguridad debidamente registrado ante la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada que detecte los eventuales errores que se estén cometiendo y de esta forma, finalmente, mejorar día a día con la meta de neutralizar la siniestralidad causada por la piratería en las carreteras de nuestro país.

Esta publicación contó con el apoyo
para la impresión de

Fasecolda
FEDERACIÓN DE ASEGURADORES COLOMBIANOS

MANUAL DE SEGURIDAD

en el Transporte Terrestre de Carga