

El camión robado de dos millones de dólares que le bloquearon el GPS

CAPÍTULO 01

¡AUXILIO, ME QUEDÉ SIN SEÑAL!

Por José Antonio Ricaurte R.
Luisa Ricaurte Espinosa



El siguiente documento está basado en hechos reales que suceden permanentemente en el mundo del transporte, y por lo tanto reflejan situaciones de las operaciones logísticas. Sin embargo, todos fueron alterados en algunas de sus partes para proteger a quienes estuvieron involucrados o salieron perjudicados.

Estas narraciones fueron escritas únicamente para servir como documento de trabajo en procesos educativos, en la implementación de programas de administración de riesgos y seguros de transporte.

De ninguna manera para juzgar a los protagonistas o a una industria o empresa en particular.

Ninguno de los casos pretende culpar o señalar a alguien, y los únicos nombres exactos que se conservaron fueron aquellos que fueron hechos públicos, que la comunidad conoce por diferentes medios.

Si usted identifica una situación presentada con alguna que le haya sucedido, será simple coincidencia.

CAPÍTULO 01

¡AUXILIO, ME QUEDÉ SIN SEÑAL!

Por más perfección que se haya alcanzado en el diseño de las pólizas y de los sistemas de seguridad para prevenir accidentes y piratería, es muy difícil conjurar todos los factores en juego en el complejo mundo del transporte de carga. Sin embargo, una adecuada combinación de recursos, herramientas tecnológicas y buena administración, pueden minimizar los riesgos e incluso revertir situaciones adversas o recuperar cargamentos que se daban por perdidos. Así lo veremos en esta historia en la que un robo asombrosamente bien planeado fue neutralizado y los bienes fueron recuperados gracias a una adecuada combinación de factores.

Buenaventura, una de las ciudades colombianas de mayor expansión por sus tres puertos que actualmente compiten a nivel continental como estaciones de trasbordo de los mercados asiáticos hacia el resto del mundo, afronta altos índices de criminalidad, pobreza, narcotráfico y contrabando. Esto hace que el tránsito de carga de alto valor tecnológico desde Buenaventura hacia el interior del país, como maquinaria, electrodomésticos, celulares o computadores, deba considerarse siempre como una operación delicada, a pesar de los enormes volúmenes que registra día a día.

Sin embargo, la experiencia demuestra que los trayectos más delicados no están, como podría pensarse, en las desiertas carreteras que serpentean selva arriba por el cañón del Dagua en la cordillera Occidental, sino en los tramos urbanos del recorrido. Por lo general, se vigila cuidadosamente la entrada del camión a la ciudad de destino, sea Medellín, Cali o Bogotá, por ejemplo. Estadísticamente, se ha demostrado que en esos pocos kilómetros finales entre los barrios periféricos y la bodega o patio de descargue en donde se entrega la carga, es donde los camiones se encuentran más vulnerables a secuestros; estas enormes bestias de 18 ruedas pueden desaparecer como por arte de magia. Así pues, lo que resulta poco usual es que un camión sea asaltado a la salida del puerto mismo a pocos metros después de haber recibido la carga.



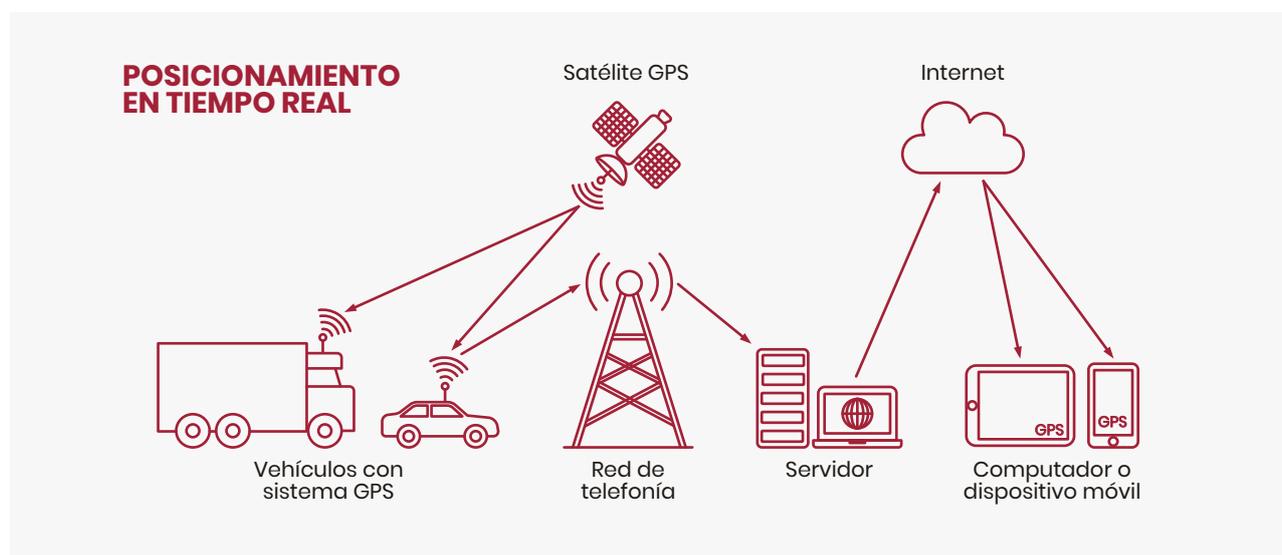
¡NO HAY SEÑAL!

Una noche lluviosa del 2020, durante el cambio de turno anterior y después de una larga jornada de descargues en el terminal principal de la isla de Cascajal se estibó un camión con un contenedor lleno de computadores personales por un valor aproximado de dos millones de dólares.

Por tratarse de una mercancía muy vulnerable de ser robada por la piratería terrestre, el contenedor iba protegido por un dispositivo localizador GPS (Global Position System, por sus siglas en inglés) que permitía monitorear su posición en todo momento. Además, estaba dotado de vigilancia física mediante un vehículo acompañante ocupado por un experimentado escolta. La empresa de transporte decidió que aparcaría el vehículo a

una distancia relativamente corta en el patio de sus oficinas en la ciudad para enfrentarse al viaje unas horas después y con luz diurna.

Sin embargo, después de unos pocos minutos de que el camión con los computadores abandonara las instalaciones del puerto hacia la ciudad, el vehículo escolta fue embestido en una esquina por una camioneta de reparto. En el momento en que el escolta llamó a reportar que estaba detenido por lo que parecía un incidente casual de tráfico y que habían perdido el contacto visual con el camión, los controladores de la empresa de transporte se percataron de que habían perdido también la señal del GPS del contenedor y que además el conductor no contestaba su celular personal.



¡Ninguno tenía señal!

En cuestión de minutos, un camión de dos millones de dólares había quedado en manos de una mafia de ladrones entrenada en logística e infiltrada en sistemas de información de puertos y aduanas mediante esquemas de corrupción. Mientras desocupaban el contenedor en alguna bodega clandestina cerca del puerto, el escolta seguía discutiendo acaloradamente con el conductor de la camioneta de reparto que lo estrelló, y quien, como se comprobó después, también formaba parte de la organización delictiva. ¡Un robo digno de un *thriller* de suspenso!

El punto débil del GPS

¿Qué había sucedido? Un GPS Tracker o rastreador vehicular es un dispositivo que recoge la señal de tres satélites, recalcula su posición constantemente mediante triangulación y envía esta información en tiempo real a sus propietarios mediante una tarjeta SIM conectada con la red normal de telefonía

celular a lo largo de una carretera o ciudad. Es su punto débil y los ladrones lo saben; todo lo que tienen que hacer es bloquear la señal celular del GPS Tracker como si se tratase de un teléfono cualquiera. Para bloquear la señal, envían más de 30 señales simultáneas mediante unos equipos que literalmente bloquean la emisión del GPS Tracker. Por lo tanto, los operadores dejan de ver su ubicación.

Los ladrones habían encañonado al conductor, activaron el bloqueador de señal en la cabina del camión y se lo llevaron. Unas horas después al conductor lo abandonaron en una carretera a las afueras de Buenaventura. Desde allá pudo dar la noticia del asalto y ayudar a localizar el camión en una bodega vacía cuyos dueños no tenían la menor idea (o al menos eso dijeron) de lo que estaba sucediendo en su propiedad. Aparentemente, habían perdido dos millones de dólares en computadores personales y ahora el problema era del propietario de la carga, quien debía iniciar los procesos de reclamación a su aseguradora. Por su

parte, el transportador de la carga debía prepararse para recibir una cuantiosa reclamación en relación con las posibles responsabilidades en su contrato de transporte.

Sin embargo, no todas las cartas del propietario de la carga ni de su aseguradora (ni de la Policía Nacional) estaban jugadas. A su favor se hallaba la manera cuidadosa en la que se escogió el esquema logístico, es decir, la selección adecuada del vehículo, del conductor de nómina, del dispositivo de seguimiento electrónico, del escolta y un departamento de seguridad bien integrado con la Policía Nacional. Todos estos factores bien seleccionados juegan a favor en el momento de una crisis.

Con los datos recaudados gracias a la colaboración del conductor y las pistas dejadas por los ladrones en la bodega donde se halló el camión vacío, la Policía pudo efectuar un rastreo de los vehículos con los que se hizo el transbordo de los computadores robados. No hay muchas bandas que logran tener tanta información de sus víctimas y la Policía está muy adelantada en métodos e instrumentos investigativos. De manera que en menos de una semana aproximadamente 3500 computadores personales fueron localizados en una caleta o bodega clandestina en Cali antes de que la banda lograra comercializarlos en el mercado negro.

En contra de los ladrones jugó su misma sofisticación: el robo era demasiado perfecto y ese factor reducía el número de sospechas. También el tamaño del robo: la ambición rompe el saco. Semejante número de computadores no solo es difícil de ocultar o mover sin hacerse notorio, sino que además es muy complejo de ofrecer o comercializar en el mercado negro sin despertar sospechas o dejar huellas.

La aplicación de estrategias combinadas

Pero el elemento definitivo en la recuperación del cargamento fue una combinación adecuada de componentes de alta calidad en la cadena de suministros de transporte. Escoger una compañía transportadora sólida y de buena tradición implica que los conductores y agentes operativos en la sede son profesionales muy bien escogidos, con hojas de vida comprobadas, verdaderas y confiables. Lo mismo sucede con el personal del escolta de los camiones que, por lo general, depende de una compañía de seguridad.

Es conocido que uno de los factores de riesgo más alto en el transporte terrestre reside en este personal. Muchos de los cargamentos robados son vendidos a las mafias por los mismos conductores o escoltas, por lo que estos servicios y gremios no cuentan con mucho prestigio. Pero como constituyen un punto insoslayable en la cadena de suministros, es necesario que las empresas de

transporte y de seguridad los seleccionen con base en exámenes exhaustivos de sus hojas de vida y rasgos personales, y les den contratos estables, aunque todo esto incrementa un poco los costos. Muchas empresas que contratan conductores y escoltas a destajo y/o poco conocidos, se convierten ellas mismas en un factor de riesgo en vez de un factor de ahorro para sus clientes. Entonces seleccionar adecuadamente el personal y generar lealtad mediante condiciones de contratación justas se convierte en un factor positivo para la protección de la carga y para neutralizar la corrupción de ese personal por parte de las organizaciones delictivas.

El verdadero papel de los escoltas

En Colombia tenemos la percepción de que el servicio de escoltas encarece el servicio y poco aporta para mejorar la seguridad de un viaje en carretera. Incluso se dice popularmente que ellos son los que “venden el camión”. Su mala fama está fundamentada en una cantidad de eventos que han dejado muchas dudas sobre su comportamiento.

Sin embargo, la realidad es que este esquema ha evitado miles de robos y hoy en día la mayoría de las críticas provienen del costo que significa tener un vehículo adicional en una operación logística, sin importar que por lo menos desde el punto de vista estadístico, sus resultados sean favorables. En realidad, la verificación física de una operación logística sigue siendo el mecanismo más exitoso para la mitigación de los riesgos de robo. Sin embargo, no hay que sobredimensionar su verdadera capacidad, ellos solamente se emplean con el objetivo de tener una alerta temprana, nada más.



No se puede pretender que una sola persona enfrente una banda de delincuentes armados y dispuestos a todo. Nadie pretende que el escolta defienda la carga en batallas de fuego cruzado; por el contrario, el objetivo es que esté observando todo el tiempo el desarrollo de la operación y tenga la capacidad de avisar rápidamente a las autoridades sobre cualquier irregularidad para así iniciar un operativo de reacción coordinado con ellas. Este tipo de acompañamiento o escolta físico, por lo general estructurado con vehículos sin distintivos que pueden estar adelante, atrás o entre el convoy, en el caso de varios camiones, fue la mejor medida que se pudo implantar en Colombia a finales de los años noventa cuando la piratería tenía asolado al país.

Se complementaba con vigilancia de paso por puestos fijos o *check control points*. Fue un esquema de seguridad válido mientras el país atravesó una situación difícil de orden público en la cual las guerrillas tenían una fuerte posición y las fuerzas policiales no daban abasto con los múltiples retos de seguridad que afrontaban; por ese hueco se colaba la piratería terrestre. Pero dicho esquema fue perdiendo relevancia paulatinamente, a medida que las empresas mejoraban sus estándares de seguridad y gracias a una radical mejora en la Policía Nacional que ahora está mejor entrenada y capacitada y con un equipo y armamentos actualizados.

La llegada del monitoreo electrónico mediante sistemas robotizados que combinan la triangulación de señales GPS y con emisión de señales celulares a tableros de vigilancia en tiempo real, supuso que habíamos encontrado una manera de eliminar la vigilancia física y por tanto una dramática reducción de los costos de la seguridad. Evidentemente, también pueden traer un aumento en la eficiencia, pues el GPS no solo no cobra sueldo, sino que no se detiene para almorzar, momento tradicionalmente esperado por la delincuencia para sus intentonas. Sin embargo, los sistemas de rastreo de GPS tienen puntos vulnerables como acabamos de verlos y pueden ser neutralizados por *hackers* y dispositivos de bloqueo.

Es así como la combinación de sistemas y el rigor administrativo, que va desde la escogencia del transportista hasta la confidencialidad de la información, pueden garantizar una mejor protección a las cargas críticas y de gran valor, así como a la mercancía que despierta un gran interés tecnológico o comercial. No hay un sistema que lo garantice todo, entre otras cosas porque la delincuencia no tiene un modo operativo estandarizado: cambia todo el tiempo, tanto en su componente humano como en sus tecnologías y estrategias. Es por lo que el gerente de logística debe tener la capacidad de adaptarse todo el tiempo a las nuevas realidades, combinando todos los elementos de seguridad.

En el caso del contenedor de computadores, la combinación de factores funcionó. Si bien tanto los

escultas como el GPS Tracker fueron puestos fuera de combate, una vez el conductor del camión pudo comunicarse y dar razón del asalto su colaboración y lealtad fueron esenciales para ubicar el camión perdido y a partir de ahí rastrear el cargamento. Esta colaboración no habría sido posible con otro tipo de conductor. La pronta reacción de las autoridades también fue esencial.

Así pues, la delincuencia no es estable ni es una sola, cambia frecuentemente por completo. Sin embargo, nosotros hemos tratado de agruparla en tres grupos, así:

1. Existen ladrones de ocasión que salen a las carreteras a ver qué consiguen. Este tipo de delincuencia se relaciona directamente con las crisis sociales de cada región.
2. Otros ladrones que son medianamente organizados, trabajan en bandas y por sectores y cazan mercancía cuando saben que la pueden vender.
3. Finalmente, los más organizados buscan carga o artículos por encargo: están armados y entrenados y es difícil, pero no imposible, controlarlos.

Por eso es necesario trabajar siempre todos los factores de riesgo que se tengan en la matriz, no confiarse, no acostumbrarse ni dormirse y lo más importante, no quedarse con una sola estrategia, sino combinarlas.

Por otro lado, hay que considerar que cualquier sistema es susceptible de ser víctima de ataques cibernéticos, lo que aumenta los riesgos de la operación. Ya hay casos importantes en Colombia y en el mundo¹ en los que hemos visto cómo se pierden mercancías o sencillamente se ven afectadas por importantes sobrecostos, al perder el seguimiento de sus desplazamientos.

ASPECTOS JURÍDICOS

Los servicios de seguridad tales como un escolta o acompañante vehicular o un dispositivo de seguimiento electrónico son servicios cuya obligación es de medio, no de resultado².

1. Véase el capítulo 9: "Los *hackers* atacan el transporte" de este libro en el que se detalla el riesgo de sufrir ataques informáticos en las operaciones de transporte.

2. Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada, Circular Externa No. 001 del 13 de enero de 2011.

Lo anterior significa que las empresas prestadoras de estos servicios únicamente están obligadas a ejecutar los servicios de forma diligente, en cumplimiento de lo establecido en la Ley³ y en el respectivo contrato, pero no garantizan un resultado específico⁴.

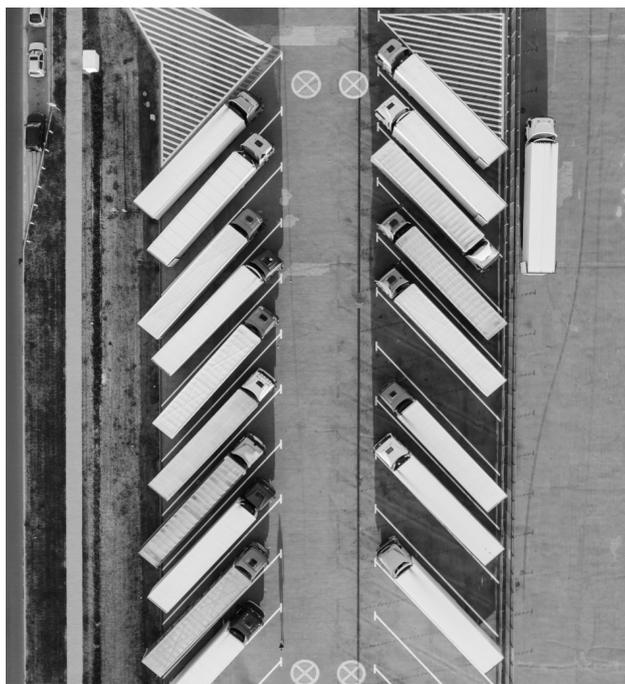
En este orden de ideas, si durante el transporte de una mercancía en el cual se contrató alguno de los servicios mencionados previamente, se presenta un robo de esta, la empresa prestadora del servicio de seguridad o del dispositivo de seguimiento electrónico gps se podrá exonerar de responsabilidad probando que actuó con debida diligencia y cuidado.

De otra manera, sería un contrato con un desequilibrio económico evidente, pues no es razonable obligar a responder por unas mercancías de, por ejemplo, 300 000 USD a alguien que cobra por su servicio únicamente 60 USD.

No obstante, se resalta que en el evento que los empleados de las empresas prestadoras de estos servicios actúen sin el debido cuidado o sean cómplices de la comisión del hurto, la empresa deberá responder civilmente por los daños causados. Lo anterior tiene como fundamento la

3. Artículo 4, Decreto 2974 de 1997; Ley 356 de 1994.

4. Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Sentencia del 24 de mayo de 2017, Radicación No. 05001-31-03-012-2006-00234-01: *“En las obligaciones de medio, le basta demostrar debida diligencia y cuidado (artículo 1604-3 del Código Civil); y en las deresultado, al presumirse la culpa, le incumbe destruir el nexo causal entre la conducta imputada y el daño irrogado, mediante la presencia de un elemento extraño, como la fuerza mayor o el caso fortuito, la culpa exclusiva de la víctima o el hecho de un tercero”*.



responsabilidad de las personas jurídicas, pues se entiende que los empleados obran en nombre de estas y, en consecuencia, estas deben responder por los actos cometidos por ellos en ejercicio de sus funciones.

En palabras de la Corte Suprema de Justicia: *“(…) los entes jurídicos no obran por sí mismos, sino a través de sus agentes, por lo que los actos culposos y lesivos que estos cometen en el desempeño de sus cargos obligan directamente a la organización a la que pertenecen, con apoyo en el artículo 2341 del Código Civil, sin importar si se trata de funcionarios de dirección o de operarios”*⁵.

Lo mismo procederá en el evento que la empresa prestadora del servicio subcontrate a un tercero para la ejecución del respectivo contrato, puesto que se entiende que la existencia de un subcontratista no exime al contratista de prestar en su debida forma el servicio por el cual fue contratado.

En todo caso, se hace especial énfasis en que cada caso se debe evaluar detenidamente, por contar con hechos y circunstancias particulares que pueden incidir en el análisis jurídico respectivo.

5. Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Sentencia del 7 de octubre de 2015, Radicación No. 73411-31-03-001-2009-00042-01.

CONSEJOS PARA EL MANEJO DE LOS RIESGOS

Cuando se diseñan operaciones logísticas hay que considerar todos los factores de riesgo y en especial cuando se transportan mercancías vulnerables. Nada es “poco importante” o indiferente. Es decir que, en este tipo de operaciones es vital considerar todos los factores de riesgo. En este sentido, el gerente de riesgos deberá diseñar su esquema de manejo de riesgos independientemente de lo que obligue su póliza de transporte, porque su responsabilidad es tomar una decisión correcta. Recuerde que, aunque suene increíble, en muchas ocasiones los aseguradores diseñan sus pólizas guiados por las presiones del mercado más que por el sentido de manejo de riesgos.

Para estos casos se debe considerar que:

- El primer aspecto a tener en cuenta es que siempre se debe procurar utilizar proveedores de primera calidad y de mucha confianza.
- De igual manera, cuando se contrata un servicio se debe conocer su alcance. No espere que suceda un siniestro para darse cuenta de que tanto el dispositivo de seguimiento electrónico como el acompañamiento vehicular, o cualquier otro que se escoja, tienen limitantes.
- Siempre hay que contemplar todos los factores de riesgo que se tienen en una operación logística. Ninguno es indiferente, por pequeño que sea.
- De manera frecuente, los proveedores de los servicios complementarios son seleccionados por el precio que ofrecen y no por su destreza y verdadera capacidad técnica. Esto evidentemente se puede volver una práctica riesgosa.
- Nunca hay que olvidar que los riesgos en el transporte son dinámicos, es decir, cambian todo el tiempo. Lo que funciona hoy, tal vez no sirva mañana.

TIPS PARA EL PROGRAMA DE SEGUROS

Casi todas las pólizas de transporte de mercancías que aseguran mercancías vulnerables en Latam tienen garantías que deben cumplirse para mantener la cobertura. Sin embargo, son muy frecuentes los errores de los asegurados al utilizarlas. Estos

consejos les pueden ayudar a no cometer estos los pueden ayudar a no cometer estos errores que son muy frecuentes:

- No aceptar garantías que no se pueden cumplir⁶.
- Cuando se acepten garantías en sus pólizas, estas deberán estar enfocadas en “contratar un servicio” y no que el servicio contratado sea exitoso. Ningún asegurado tiene la capacidad de cumplir una garantía de ese tipo.
- Hay que verificar que los proveedores contratados cumplan los requisitos legales para su funcionamiento y exigidos por las autoridades locales.
- Cuando se tengan pólizas globales, verifique que la garantía sea viable y que tenga sentido aplicarla. Las pólizas corporativas expedidas en otros países usualmente tienen errores porque no conocen la realidad de cada rincón del planeta.
- La selección de una aseguradora no puede ser solamente por el precio de su póliza; deberá ser alguna que le guste el riesgo del transporte y que lo conozca, que tenga conciencia qué actividad se está asegurando.

6. Véase el capítulo 11: “Una inconveniente bandera de conveniencia” de este libro en el que se analizan las cláusulas abusivas en los contratos de seguros.

REFERENCIAS

Normatividad nacional

Decreto 2974 de 1997. Por el cual se reglamentan los Servicios Especiales y los Servicios Comunitarios de Vigilancia y Seguridad Privada. 16 de diciembre de 2012. DO: 43196.

Ley 356 de 1994. Por el cual se expide el Estatuto de Vigilancia y Seguridad Privada. 11 de febrero de 1994. DO: 41220.

Jurisprudencia nacional

Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 24 de mayo de 2017. Radicación No. 05001-31-03-012-2006-00234-01.

Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 7 de octubre de 2015. Radicación No. 73411-31-03-001-2009-00042-01.

Doctrina y otros

Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada. Circular Externa No. 001 del 13 de enero de 2011.