

Cargó

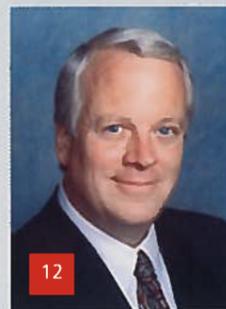
Edición N° 2-2009

# Security

PUBLICACIÓN ESPECIALIZADA EN SEGURIDAD DE LA CADENA DE SUMINISTRO INTERNACIONAL

An aerial photograph of a coastal city, likely Miami, Florida, showing a large body of water in the foreground. A large container ship is visible in the lower right corner, moving through the water. The city skyline is visible in the background, featuring numerous high-rise buildings and a beach area. The sky is clear and blue.

## Crisis internacional y seguridad logística



## Contenido

### EDITORIAL

- 2 Las nuevas grúas pórtico y la seguridad del comercio.

### PORTADA

- 3 La crisis internacional y la seguridad logística.

### ENFOQUE

- 4 Qué tener en cuenta en seguridad en los terminales de almacenamiento.  
6 El uso de la tecnología para mejorar y aumentar la eficiencia.  
8 El World Shipping Council y la regla de '24 horas' versión europea.  
10 Normas a considerar en el marco de la aplicación de un TLC.  
12 Seguridad del transporte marítimo: Cuestiones a seguir durante 2009.  
14 IATA subraya tres prioridades: seguridad, e-freight y Cargo 2000.

### AL DIA

- 16 Naviera OOCL cumple con la iniciativa de seguridad "10+2".  
16 La seguridad de la aviación mundial según la OACI.  
17 Avanza implementación de empresas OEA en Chile.  
18 Una nueva ruta de la droga sudamericana.  
19 Reporte sobre lavado de activos aumenta 76% en el Perú.  
20 Europa aprueba medidas de seguridad para el transporte fluvial.  
21 EEUU no podría inspeccionar todos los contenedores que ingresan.

### DESDE ADENTRO

- 22 Prácticas de seguridad para optimizar la cadena de suministro y minimizar las actividades ilícitas.

### ENTREVISTA

- 25 Entrevista a Jaime Daly, gerente general de Lima Airport Partners.

### ESTUDIOS

- 28 La crisis: Perspectivas de largo plazo de la industria marítima.

### NOTICIAS Y EVENTOS

- 31 BASC adopta los criterios de seguridad del C-TPAT.  
31 Modifican norma Antibioterrorismo de EEUU.

### DIVERSOS

- 32 Libros / Links

### Oficinas:

#### Lima

Dirección: Av. Elmer Faucett 2851 - Of. 323 Lima Cargo City Callao

Teléfono: (511) 613 6800 Fax: (511) 613 6810

#### Paita

Dirección: AA.HH. Hermanos Carcamo Mz. A Lote 6 Paita Alta - Piura

Teléfono: (51 73) 213 116 Fax: (51 73) 213 283

## Las nuevas grúas pórtico y la seguridad del comercio

**S**in duda, uno de los hechos más trascendentales del presente año será la incorporación al muelle 5 del puerto del Callao de las dos grúas pórtico que iniciaron sus operaciones el siete de abril, las cuales se complementan con las no menos útiles cuatro nuevas grúas de patio. La productividad de las grúas pórtico es de 30 contenedores por hora (sean de 20' o 40'), lo que significa solo 10 horas de estadía por cada barco atendido con un ahorro de US\$ 100 por contenedor porque el tiempo de paso de cada contenedor se redujo de 57 minutos a solo 15 minutos. Administrativamente, los procedimientos de trámites han pasado de 17 a 5.

La nueva capacidad de nuestro principal puerto nos deja listos para recibir a más cantidad de barcos modernos con mayor capacidad de carga de contenedores. Según ENAPU S.A. los puertos de la costa oeste del Pacífico Sur, es decir, Buenaventura, Guayaquil (Ecuador), Callao (Perú), Valparaíso y San Antonio (Chile), movieron en el 2008 un total de cuatro millones 147,516 TEU, de los cuales el puerto del Callao movilizó un millón 203,315 TEU, es decir, el 29%. Según esto, se estima que en el 2010 podríamos movilizar alrededor de 2 millones de TEU.



En este paquete de beneficios técnicos, administrativos, comerciales, financieros y logísticos de estas adquisiciones, debemos, lamentablemente, incorporar el riesgo de actividades ilícitas en el aumento de la movilidad del comercio, particularmente en las exportaciones. El incremento de la productividad en la atención de los contenedores podría ir en desmedro de la calidad de supervisión de los controles de seguridad, lo cual es un riesgo potencial que crece en proporción directa a la carencia de procedimientos que podrían correr al ritmo del empuje de las modernas grúas.

Desde esta óptica llamamos a la reflexión para tomar en cuenta esta situación y disponer medidas pertinentes para que nuestras autoridades de las dependencias correspondientes dispongan enfatizar el desarrollo de los procesos de vigilancia y control de la cadena de suministro de nuestro comercio internacional.

Cierto es que el panorama de la crisis mundial no augura un aumento del comercio exterior. Sin embargo se espera que otros factores apunten a ello. Por ejemplo, se dice que desde ahora el Callao será el puerto "Hub en la zona sur del Pacífico" por lo que desde aquí se distribuirá el tráfico de contenedores que llegará en naves de mayor capacidad para luego llevar la mercadería hacia otros puertos de la región.

Raúl Saldías Haettenschweiler  
Presidente BASC PERU

## La crisis internacional y la seguridad logística

**A**demás del comercio mundial, la ingente cantidad de dinero será destinada a los países en dificultades y a las organizaciones económicas internacionales. Asimismo, los países participantes dejaron el compromiso de regular y supervisar los mercados financieros en un marco de calendario de reformas, así como evitar el proteccionismo y poner empeño en concluir la Ronda de Doha de liberalización del comercio. Se trató de una reunión de los países más ricos con los países emergentes que en conjunto significan el 90% del Producto Bruto Interno del mundo, el 80% del comercio y dos tercios de la población mundial.

Este importante encuentro motivó que la Organización Mundial de Aduanas (OMA) emitiera un comunicado a nombre de sus 174 Estados Miembros que representan un 98% del comercio mundial, para dar a conocer que parte de la solución para salir de la crisis no es la protección de los mercados sino la facilitación del comercio. En este sentido, la OMA propuso las recomendaciones siguientes para ser considerados en el marco del G20.

a) Las autoridades nacionales y regionales deberían fomentar medidas para la facilitación del comercio que guarden coherencia con las normas establecidas por las Aduanas internacionales y otros organismos encargados de la vigilancia en las fronteras.

b) Las economías avanzadas y las organizaciones internacionales de donantes deberían fomentar los

En la reciente reunión del 2 de abril en Londres del Grupo de los 20 países con más influencia del planeta, la cual fue continuación de la reunión de Washington realizada en noviembre pasado, se decidió que para enfrentar la crisis financiera mundial habrá una ayuda de 1,1 billones de dólares, de los cuales se destinarán al comercio global 250 mil millones de dólares para que sean gestionados directamente por los países en forma de créditos a la exportación. En este escenario de crisis, erradamente al parecer, la seguridad se ve flexibilizada.

programas de creación de capacidades en el ámbito de la modernización aduanera, así como la infraestructura necesaria en los países emergentes y en desarrollo, todo lo cual estimulará el comercio y la inversión.

### La seguridad

De acuerdo a recientes estudios de la OMA, ante la disminución del intercambio algunas aduanas están tomando medidas tal como planes para diferir el pago de ciertos derechos, así como pruebas de flexibilidad respecto a las exigencias que plantea la seguridad (garantías). En este sentido, la entidad recomienda que las aduanas perfeccionen o introduzcan la gestión del riesgo en el ámbito de los delitos aduaneros tales como el contrabando, la falsificación, la documentación fraudulenta y la seguridad.

Este aspecto sería la señal unívoca del inicio de un proceso de fle-

xibilización de las condiciones de seguridad que deben contener las mercancías destinadas a los mercados que demandan fuertes requisitos de seguridad contra actividades ilícitas, lo cual, de continuar, podría tener a futuro consecuencias indeseables para el flujo normal del comercio. En buena cuenta, sería un suceso positivo para los objetivos de las organizaciones criminales internacionales.

En este escenario, la OMA recomienda en cuanto a cooperación Aduana-Aduana fortalecer la red de cooperación aduanera para facilitar el intercambio de información e inteligencia. En las asociaciones Aduana-Empresas recomienda que las aduanas establezcan relaciones de cooperación con los empresarios honestos con objeto de proporcionar la información pertinente rápidamente, minimizar los aspectos burocráticos y fomentar el flujo normal de mercancías.

Comité Editorial  
Raúl Saldías Haettenschweiler  
Lorenzo Morandi Cadei  
María del Carmen Masías Guzmán  
Carlos Lazarte Hoyle  
César Farfán Aragón

Director  
César Farfán Aragón

Edición / Redacción  
Unices Montes Espinoza

Coordinación  
Cathy Ganoza Gasco

Publicidad  
Felipe González Bolaños

Suscripciones y Publicidad  
info@imagen.bascperu.org

Diagramación / Prerensa / Impresión  
GRUPO VISION PUBLICIDAD S.A.C.  
Av. Arcehino Mz. K., Lte. 3  
Urb. La Calera de La Merced Surquillo - Lima  
Telefax: 449-8405



Alianza Empresarial para un Comercio Seguro  
(capítulo BASC PERU)  
Av. Javier Prado Este 897, edif. Limatambo  
8vo piso of. 84, San Isidro Lima - Perú  
Teléf.: (511) 612-8300  
Telefax: (511) 612-8309  
www.bascperu.org

Consejo Directivo

Presidente  
Raúl Saldías Haettenschweiler  
Sociedad Nacional de Industrias (SNI)

Vicepresidente  
Lorenzo Morandi Cadei  
Asoc. de Operadores Portuarios del Perú (ASPPOR)

Secretario  
José Letts Romero  
Asociación de Exportadores (ADEX)

Tesorero  
María del Carmen Masías Guzmán  
Asoc. Marítima del Perú (ASMARPE)

Directores  
Patricia Siles Álvarez  
Sociedad de Comercio Exterior del Perú (COMEXPERU)  
Juan Antonio Morales Bermúdez  
Cámara de Comercio de Lima (CCL)  
Armando Grados Mogrovejo  
Consejo Nacional de Usuario del Sistema de Distribución Física Internacional de Mercancías (CONUDFI)  
Aldo Defilippi Traverso  
Cámara de Comercio Americana del Perú (AMCHAM)  
Eduardo Amorortu Velayos  
Asoc. Peruana de Agentes Marítimos (APAM)  
Leylha Rebaza García  
Instituto Peruano del Espárrago y Hortalizas (IPEH)  
Fernando Raventós Marcos  
Asoc. de Servicios Aeroportuarios del Perú (ASAEP)  
Gustavo de las Casas Diez Canseco  
Asoc. de Agentes de Aduana del Perú (AAAP)

Past President  
Carlos Armando Lazarte Hoyle

Gerente General  
César Farfán Aragón

Cargo Security® es una publicación trimestral promovida por los gremios que conforman la Alianza Empresarial para un Comercio Seguro (BASC por sus siglas en inglés), asociación civil sin fines de lucro adscrita a la Organización Mundial BASC.

Las opiniones vertidas en los artículos firmados son de exclusiva responsabilidad de sus autores.

Derechos reservados. Se permite la difusión del material contenido en esta revista siempre que se cite la fuente.

# Qué tener en cuenta respecto al manejo de seguridad en los terminales de almacenamiento

Desde su creación, la Alianza Aduanas-Comercio contra el Terrorismo (C-TPAT por sus siglas en inglés) ha tratado de mejorar la seguridad de la cadena de suministro en toda su extensión que abarca desde un nivel inicial local fuera de los Estados Unidos hasta el punto de llegada al territorio estadounidense. Se sabe que los dos nodos más vulnerables en cualquier cadena de suministro internacional se producen en el punto de carga y durante su posterior traslado hasta el lugar de exportación.

Por este motivo, la agencia de Aduanas y Protección de Fronteras de EEUU (CBP por sus siglas en inglés), entidad dentro del cual opera la C-TPAT, ha tratado de movilizar a la comunidad comercial para que adopten fuertes medidas de seguridad especialmente en esos dos segmentos críticos de la cadena logística internacional. Para ello compromete recursos para la validación de medidas de seguridad aplicados en estos nodos.

Tal como lo exige el SAFE Port Act de 2006 (ley de puerto seguro), el CBP ha ampliado la inscripción al programa C-TPAT para incluir a otros sectores empresariales que refuercen la seguridad a lo largo de estos puntos críticos. En este sentido, dicha entidad ha iniciado una campaña para incluir la inscripción de terceros proveedores de logística (3PL's). La creación de este nue-

vo frente es parte de la continua evolución del programa C-TPAT y de sus esfuerzos para incluir a todos los sectores de la cadena de suministro que agregan valor a los esfuerzos del CBP para proteger la cadena de suministro, al tiempo de exigir tener cuidado de no duplicar los esfuerzos existentes.



Según la concepción logística, en general las tres áreas que más tercerizan las empresas son el servicio de distribución (marítimo, aéreo o terrestre), seguido del almacenaje y el control de inventarios. En este marco, los 3PL (del inglés Third Party Logistics) hacen todas las funciones de un agente de carga, pero ofrecen servicios más sofisticados tales como almacenaje, pick and pack, acondicionamiento de carga para transporte, control de inventarios, tramitación de permisos, etc.

Para seleccionar una empresa proveedora en la tercerización de una operación tradicionalmente se toman en cuenta varios criterios relativos a la experiencia, cartera de clientes, nivel de servicio, entre otros factores. Sin embargo, dadas las circunstancias actuales, y considerando que el proveedor logístico es una extensión del negocio para los usuarios o con-

tratantes, el criterio de seguridad logística se ha convertido en un elemento decisivo, particularmente en el caso de los exportadores al mercado estadounidense.

Como se mencionó, terceros proveedores de logística integrada normalmente se especializan en el almacenamiento y los servicios de transporte que se pueden ampliar y adaptar a las necesidades del cliente sobre la base de las condiciones del mercado y las demandas y necesidades de servicio de entrega de sus productos y materiales. Bajo esta visión, para que un 3PL sea elegible para participar en el programa C-TPAT realizando las funciones de logística de entrada de mercancías, aduanas y consolidación de carga y almacenamiento, debe cumplir con diversos requisitos, entre ellos estar directamente involucrados en el manejo

y gestión de la carga en cualquier punto de la cadena internacional de suministro, desde el punto inicial hasta el primer puerto de llegada en EEUU.

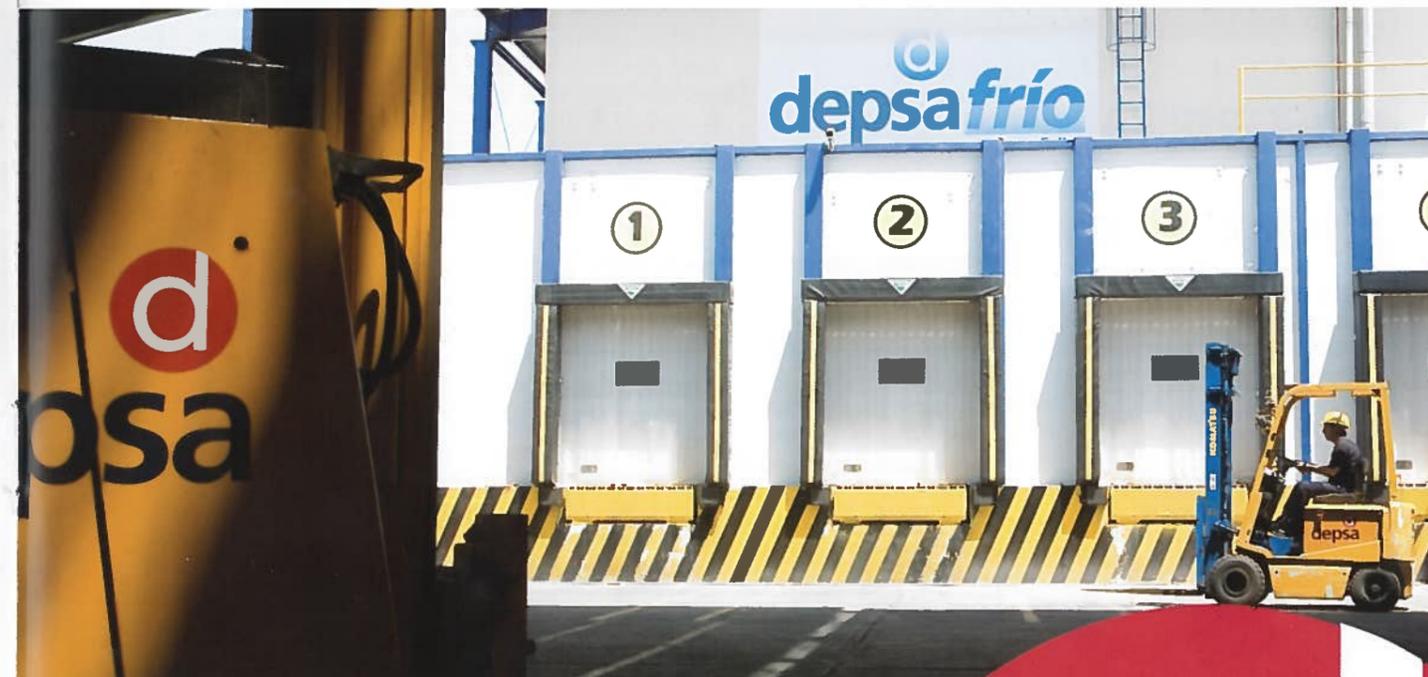
## Los requisitos

Los terceros proveedores de logística deben tener por escrito y que sean verificables los procesos de evaluación y selección de socios comerciales. Examinar periódicamente el desempeño de los proveedores de servicios para detectar posibles deficiencias o puntos débiles en materia de seguridad. Los terceros proveedores de logística deben abstenerse de practicar la doble intermediación y asegurarse de que otros proveedores dentro de su cadena de suministro también hagan lo mismo. A este respecto, el CBP considera que la doble intermediación debilita la cadena de suministro al disminuir la rendición

de cuentas de la cadena de suministro y aumentar los riesgos de la cadena de suministro.

Los procedimientos de seguridad en el punto de origen señalan que los terceros proveedores de logística deben velar por desarrollar procesos y procedimientos de seguridad en consonancia con el C-TPAT para así mejorar la integridad de la entrega en el punto de origen. También debería utilizar los procedimientos de un proceso basado en el riesgo, determinado por un equipo de gestión interno.

En cuanto a selección de clientes el 3PL debe tener procedimientos documentados para los clientes potenciales, solidez financiera, la capacidad de satisfacer los requisitos de seguridad por contrato, y la capacidad para identificar y corregir deficiencias de seguridad, según sea necesario.



Almacenes · Warrants · Logística · Files

**depsa**

Jr Gaspar Hernández 700, Lima  
Tel: (511) 611-6363  
[www.depsa.com.pe](http://www.depsa.com.pe)  
[servicio@depsa.com.pe](mailto:servicio@depsa.com.pe)



## El caso de la política estadounidense

# El uso de la tecnología para mejorar y aumentar la eficiencia

Sabemos que Estados Unidos es el principal promotor del supply chain security en el mundo y el país que posee el sistema de seguridad de prevención más completo con el objetivo de protegerse contra materiales peligrosos, emisiones radiactivas, drogas y otros artículos de contrabando. Su brazo derecho para enfrentarlo: El Custom and Border Protection -CBP o Agencia de Aduanas y Protección de Fronteras. Su herramienta clave: la tecnología.

### Escrudiñando las cargas

Según el Comisionado del CBP, W. Ralph Basham, más de 11,5 millones de envíos de contenedores al año llegan a las costas de EEUU y miles más se mueven a través de las fronteras terrestres del país, en camiones, trenes y automóviles. Estos contenedores representan la columna vertebral del comercio de EEUU y son los componentes críticos de su bienestar económico. Por este motivo dicho país busca mantenerlos en un movimiento equilibrado con la seguridad. Operacionalmente la tecnología permite al CBP acelerar la liberación de las cargas y facilitar el ingreso legítimo de las personas, mientras que permite la interdicción al contrabando de carga y de personas que representan un alto riesgo para Estados Unidos.

El CBP escanea el 100% de los contenedores de carga que ingresa al país. El "cribado" consiste en la recopilación de información acerca de un traslado y la evaluación de riesgos. Los envíos que se consideran en un cierto umbral de riesgo se escanean

con equipos de detección nuclear y radiológico en todos los principales puertos de entrada al país. Los monitores de radiación fijos tipo portal que parecen "u" invertido están destinados a detectar el transporte de materiales radiactivos. Como los contenedores pasan a través de los monitores, el equipo absorbe toda la radiación emitida y produce una lectura de su perfil gráfico. Si es detectado un material radiactivo, la alarma lo advierte.

Las emisiones de radiación puede provenir de un dispositivo nuclear, una bomba sucia o incluso de algunos materiales naturales. Fuera de EEUU, en 58 puertos extranjeros participantes, la Iniciativa de Seguridad de Contenedores (Container Security Initiative -CSI) utiliza el mismo equipo para analizar la carga con destino a los Estados Unidos.

La inspección "no intrusiva" utiliza equipos de rayos X o rayos gamma para producir una imagen del contenido de un contenedor que es transportado en diversos vehículos, tales como ferrocarril, remolque, camión u otros. Los oficiales del CBP revisan los manifiestos de carga en tiempo real comparándolos con las imágenes en busca de anomalías que podrían ser drogas, vehículos robados, personas o cualquier otro tipo de contrabando.

Desde 2001, el CBP ha más que triplicado el número de estos sistemas. En mayo de 2008 estaban en funcionamiento 198 de estos equipos en los puertos de entrada, así como en algunos puertos extranjeros y en puestos de control de la Patrulla Fronteriza. Entre ellas se incluyen fija y móvil, altas y bajas.

### Inspeccionando viajeros

Con la tecnología disponible, el CBP puede centrarse también en aspectos diferentes de la carga, por ello también lo utiliza en el control de todos los pasajeros y vehículos que llegan a los EEUU a través de las fronteras terrestres, puertos marítimos y aeropuertos. Los oficiales de la CBP en los cruces fronterizos terrestres usan detectores personales de radiación como parte de sus uniformes y son capaces de alertar la presencia de material radiológico. Si hay una alerta, el oficial puede interrogar a un pasajero o al conductor y ordenar una inspección para determinar el origen y la naturaleza de la radiación. Los resultados pueden revelar intenciones criminales o la alerta de radiación puede proceder de

inofensivos isótopos utilizados para un examen médico que el viajero haya tenido. La tecnología puede distinguir entre fuentes naturales de radiación emitidas por elementos comunes (baldosas de cerámica, granito y algunos productos alimenticios) de las armas de la categoría de materiales nucleares y radiactivos.

Otra herramienta tecnológica es la identificación por radiofrecuencia (RFID). El RFID utiliza un dispositivo que puede leer la información contenida en una "etiqueta" a distancia, sin necesidad de contacto físico o línea de vista. La etiqueta es normalmente una tarjeta.

La tecnología RFID ya está en uso en algunos puertos de entrada donde operan los programas de "viajero confiable" como NEXUS (para viajeros que ingresan de Canadá por aire, mar o carretera), SENTRI (para viajeros que llegan de México por carretera o a pie) y FAST (dirigido a conductores de camiones comerciales de carga aprobados). La nueva tarjeta de pasaporte y la licencia de conducir emitida por algunos estados también utilizarán la tecnología RFID. La plena aplicación de la ampliación del uso de esta tecnología se espera esté lista en junio de 2009.

### Cuidando las fronteras

Las cámaras de vigilancia (existen 354 de ellas) actúan como centinelas a lo largo de las fronteras de Estados Unidos vigilando el ingreso de intrusos. Son equipos sofisticados que cuestan alrededor de \$250.000 cada una. Son capaces de identificar las características del vehículo a dos millas de distancia (cerca de tres kilómetros) y detectar y rastrear el movimiento humano a una distancia de aproximadamente tres millas (más de cuatro kilómetros). Las cámaras se instalan en pares, utilizan luz natural para toma de imágenes de vídeo tradicional así como usan rayos infrarrojos para visión nocturna. Para protegerlos de las inundaciones, los animales y los vándalos, y para aumentar su alcance, las cámaras están instaladas en torres especiales de 80 pies (más de 25 metros).

Estas cámaras cuentan con más de 12.000 sensores para detectar peatones a lo largo de la frontera de EEUU. Los sensores son como los que utilizan los detectores de movimientos sísmicos, magnéticos y de tecnología de infrarrojos. Lo que parece una roca, una rama o una ramita, podría ser una antena que transmite una señal a un centro de comunicación central a millas de distancia.

¿Cómo funciona este sistema? Un agente de la Patrulla Fronteriza sentado frente a una consola en una estación central de comunicación está a la espera de una simple línea de texto que aparecerá en la pantalla. La línea de texto le indica que un sensor ha sido activado y proporciona la ubicación y características geográficas, los barrancos, montañas, etc. que permitirá a las autoridades llegar a una posible infracción en la frontera.

### Seguridad aérea y marítima

La oficina aérea y marítima del CBP (CBP A&M) que es la mayor fuerza aérea no militar en el mundo, utiliza aeronaves y buques para garantizar el espacio aéreo nacional, así como la frontera, los ríos, lagos y zonas costeras. Esta instancia utiliza una variedad de aviones, tanto de ala fija y rotativa, para detectar e interceptar aviones de búsqueda de entradas no autorizadas en los Estados Unidos. Además, el uso sin precedentes de los sistemas de aeronaves no tripuladas o teledirigidas (conocido como UAS en inglés) para recorrer las zonas fronterizas de difícil acceso es el primer uso no militar de esta tecnología. El CBP tiene una presencia sostenida del UAS en tres regiones fronterizas y puede soportar múltiples misiones de la seguridad de las fronteras, manteniendo al mismo tiempo la capacidad para responder a una crisis nacional. Esta agencia también utiliza recursos marítimos como parte de una estrategia nacional multicapa, complementando el trabajo con el Departamento de Defensa, Guardia Costera de los EEUU y otros socios del DHS (Department Homeland Security) para detectar, clasificar, capturar y detener a los objetivos de interés para la seguridad del territorio estadounidense. Entre los resultados de la explotación de estas tecnologías de interceptación de terroristas potenciales, se encuentra la captura de estupefacientes que en el 2007 fue de más de 567.000 libras de drogas ilegales (más de 250 toneladas).



## DROAL INC. SAC

Premio:  
THE BIZZ AWARD  
2008



Premio Internacional a la  
calidad empresarial 2008



Premio Empresa Peruana  
del Año 2007-2008



Nuestros Servicios están íntimamente relacionados con la "Prevención del Consumo de Drogas y Alcohol en el Ambito Laboral". Las Pruebas Toxicológicas en sus diferentes configuraciones están Aprobadas por la FDA de USA, por el NIDA (NATIONAL INSTITUTE FOR DRUG ABUSE), el SAMHA (SUBSTANCE ABUSE AND MENTAL HEALTH SERVICE ADMINISTRATION) y por la NHTSA (NATIONAL HIGHWAY TRAFFIC SAFETY ADMINISTRATION APPROVED)

#### PRINCIPALES SERVICIOS Y PRODUCTOS QUE OFRECEMOS

- \* Pruebas Toxicológicas
- \* Charlas de Capacitación
- \* Verificaciones Domiciliarias
- \* Evaluaciones Psicológicas
- \* Pericias Poligráficas
- \* Comercialización de Alcoholímetros Digitales Portátiles: cumplen con todas las normas internacionales para dicha clase de diagnósticos y están aprobados por el DOT (DEPARTAMENTO DE TRANSPORTACIÓN DE LOS EEUU) LA FDA (FOOD AND DRUG ADMINISTRATION) Y LA NHTSA (NATIONAL HIGHWAY TRAFFIC SAFETY ADMINISTRATION APPROVED)
- \* Atención personalizada a empresas certificadas BASC

Calle Cantuarias N° 270 Oficina # 106 - Miraflores Telefax: 242-4977  
Cel.: 9-9960-1166 / Nextel: 828\*7337 droal@terra.com.pe

Medida debía entrar en vigencia a partir de junio próximo

## El World Shipping Council sugiere posponer inicio de la "Regla de las 24 horas" versión europea

Los planes de la Unión Europea de conseguir una seguridad más estricta en el sector del transporte marítimo de contenedores a través de la "Regla de las 24 horas" un esquema inspirado en el programa estadounidense del mismo nombre -actualmente operativo desde octubre de 2002-, podrían ser postergados a juzgar por la posición de los navieros agrupados en el World Shipping Council (WSC).



**Y**es que recientemente, de acuerdo a la página Web del puerto Bahía de Algeciras en España, el proyecto cuya vigencia debía iniciarse en junio del 2009, se va a retrasar más de lo previsto debido, en parte, a la dificultad de obtener una uniformidad de aplicación entre los actuales 27 estados miembros de la Unión. En este sentido, el WSC, con sede en Washington, y que representa a la mayor parte de las transportistas del mundo, espera que la Comisión Europea posponga la implementación hasta enero del 2011.

Tom Crowley, presidente y director ejecutivo de WSC, ha señalado que "Una de las mayores lecciones aprendidas por Estados Unidos cuando la regla de las 24 horas estaba en desarrollo, fue la importancia de la consistencia y la necesidad de cálculos de seguridad para conducir por el mismo camino a todos los puertos del país", en alusión a la necesidad de que los países europeos también muestren uniformidad y consistencia respecto a la aplicación de una sólida política de seguridad comercial.

En un principio, la industria barajó la posibilidad de colocar guardacos-



# Logística basada en Soluciones

*Asesoramos a nuestros clientes en el diseño de soluciones logísticas por sector.*







Carga Internacional ■ Agenciamiento de Aduanas ■ Terminal de Almacenamiento  
Almacenaje ■ Transporte y Distribución ■ Sistemas Integrados de Información






Av. Argentina 2833 CT: +511 313.6000  
Av. Néstor Gambetta Km. 3.6 F: +511 313.6001  
Callao +511 313.6002

infope@ransa.net  
www.ransa.net

tas y oficiales de aduanas en varios puertos, de tal forma que las normas se aplicarían de forma distinta en función del puerto, un riesgo que según el WSC, se consiguió eliminar en los Estados Unidos y que ahora se quiere evitar en Europa.

El WSC abrió hace poco una oficina en Bruselas para así tener una posición más fuerte desde donde pueda ayudar mejor a Europa a satisfacer los requisitos de la ley de las 24 horas. La organización es consciente de que Europa se enfrenta ante un reto superior al de los Estados Unidos porque la competencia está dividida entre la Comisión, que establece las reglas, y los 27 países miembros, cada uno con sus propias autoridades aduaneras y diferentes sistemas tecnológicos que deben implementar. Por ello el objetivo del WSC de animar a la Comisión a redactar reglas que funcionen y tengan sentido y ayudar a los

estados miembros con la integración de los sistemas de información tecnológica con los de las navieras. Se necesita uniformidad.

Como se recuerda, en Estados Unidos, la introducción de la regla de las 24 horas funcionó bien a pesar del escepticismo inicial, sin tener efectos negativos en el flujo del comercio al mismo tiempo que se satisfacían los requisitos de seguridad. Esto reflejó una buena preparación de los legisladores para atender las necesidades de la industria, según Ron Widdows, jefe ejecutivo de Neptune Orient Lines, quien señaló que no era común que el gobierno estadounidense y la industria interactuasen, y consiguieran llegar a un acuerdo común.

Si bien muchas de las propuestas iniciales no funcionaron como estaba planeado, la buena disposición

del gobierno para tomar nota de las recomendaciones de la industria y luego hacer las modificaciones, influyeron mucho en el éxito de esta regla en los Estados Unidos.

Recordemos que la regla de las 24 horas se inscribe dentro de las medidas antiterroristas tomadas a partir del 11 de septiembre de 2001. La información sobre el contenido de los contenedores marítimos debe ser comunicada a las autoridades americanas 24 horas antes del embarque con el fin de clasificarlas en función del grado de peligrosidad.

Por tanto, los requisitos de esta regla ya han sido aplicados para los contenedores enviados a Estados Unidos durante un cierto tiempo y hasta el momento han funcionado bien, en gran parte gracias a la estrecha cooperación entre las autoridades y las navieras cuando las reglas estaban siendo redactadas.

# El caso de la enmienda a la Ley Agrícola de EEUU vigente Normas a considerar en el marco de la aplicación de un TLC

En el marco de cualquier Tratado de Libre Comercio (TLC) existen normas sectoriales nacionales que indirectamente pueden afectar al aprovechamiento de los beneficios firmados. Es el caso de la enmienda hecha en el 2008 a la Ley Agrícola de Estados Unidos, la misma que obliga al importador estadounidense a presentar una Declaración por el ingreso de plantas y vegetales así como de artículos fabricados a base de productos vegetales. Si bien esta norma está dirigida al importador de dicho país, es claro que afecta también al exportador extranjero.



Cortesía USCBP

Como se recuerda, el Servicio de Inspección y Sanidad Agropecuaria de Estados Unidos APHIS por sus siglas en inglés) enmendó el 22 de Mayo de 2008 la Ley Lacey como parte de la Ley Agrícola (Farm Bill) del mismo año, esta última también conocida como Ley de Alimentos, Conservación y Energía (Food, Conservation, and Energy Act).

La enmienda, que se encuentra vigente desde abril del presente año, amplía la protección del Farm Bill a un rango más amplio

de plantas y subproductos obtenidos a través de especies vegetales (entre ellos, textiles, madera, muebles, calzados, juguetes e instrumentos musicales, entre otros). El Acta considera ilegal la comercialización, el transporte y la compra-venta de cualquier planta y subproductos dentro del territorio de los Estados Unidos.

De conformidad con la modificación de la Ley Lacey, los importadores estadounidenses deben presentar una declaración en el caso de ciertas plantas y vegetales, así como de artículos que contengan o se fabriquen a partir

## Plan de Implementación de la Ley Lacey

| Fase I   | Fase II  | Fase III   | Fase IV   |
|--|--|--|---|
| Desde 15/12/08 hasta 03/09                           | Desde 01/04/09   | Desde el 1/07/09   | Desde el 30/09/09   |
| Formulario de Declaración de Importación Voluntario. | Formulario de Declaración de Importación Obligatorio   | Formulario de Declaración de Importación Obligatorio   | Formulario de Declaración de Importación Obligatorio  |
|  | Cap. 44 (Maderas y Artículos de madera)<br>Cap. 6 (arboles vivos, plantas, bulbos, flores, etc.) | Cap. 47 (pulpa de madera)<br>Cap. 48 (papel y artículos de papel)<br>Cap. 92 (instrumentos musicales)<br>Cap. 94 (muebles) | Cap. 12 (semillas oleaginosas, semillas, plantas, frutos diversos)<br>Cap. 13 (gomas, lacas, resinas, savia vegetal, extractos)<br>Cap. 14 (materias trenzables y demás productos de origen vegetal)<br>Cap. 45 (corcho y artículos de corcho),<br>Cap. 46 (manufacturas de espartería o cestería),<br>Cap. 66 (paraguas, bastones, fustas)<br>Cap. 82 (herramientas),<br>Cap. 93 (armas),<br>Cap. 95 (juguetes, juegos y equipamiento deportivo),<br>Cap. 96 (escobas, lápices y botones)<br>Cap. 97 (obras de arte) |

de productos vegetales. La declaración se exigirá al momento de la importación, es decir, cuando el agente de aduanas tramite los documentos de ingreso ante la Agencia de Aduanas y Protección de Fronteras de EEUU (CBP por sus siglas en inglés).

La declaración de importación debe incluir, entre otras informaciones:

- Nombre científico de la planta
- Valor de la importación
- Cantidad de la planta
- Nombre del país en el que se cosechó la planta.

En general, la norma consta de cuatro etapas cuyas vigencias corresponden a fechas diferentes (ver cuadro). Así, la Sección 3 del Acta establece la obligación, a partir del 15 de diciembre de 2008, de efectuar una Declaración de Importación de dichas plantas y subproductos vegetales conteniendo los datos señalados. Para el caso de los productos papel y cartón reciclado, el importador no necesitará especificar ni la especie ni el país de cosecha. Si el producto también contiene materiales vegetales no reciclados, los requerimientos de la declaración se aplicarán a ese componente de producto importado.

Para el caso de los productos o subproductos que utilicen en su elaboración varias especies, los importadores tendrán que declarar el nombre de cada especie que puede haber sido utilizada

para producir el producto. Asimismo, si un producto es realizado con especies vegetales obtenidas en más de un país, se le requerirá al importador que declare el nombre de cada país en el cual la planta pudo haber sido obtenida.

Como se recuerda, la Lacey Act constituye la norma más antigua de los EEUU que regula la protección de la fauna y flora silvestre y tiene como objetivos combatir el tráfico ilegal diferentes especies. Fue sancionada en el año 1900 y corregida en varias ocasiones.

Según especialistas, existen otras normas que se encuentran en discusión en el congreso de EEUU, las cuales, una vez promulgadas, van a regir para las empresas norteamericanas dentro de su propio territorio y por ende, van a ser aplicadas a las empresas exportadoras. Por ello es necesario que los

exportadores que están preparando su ingreso a dicho mercado en aplicación del TLC con Perú, deben tomar en cuenta no solo las medidas vigentes, si no las que se están discutiendo en el congreso norteamericano, habida cuenta que las disposiciones, según sea el caso, podrían equivaler a medidas para-arancelarias para nuestros productos.

### Reciente sanción por la Ley Lacey

Al cierre de esta edición el Departamento de Justicia de EEUU anunció la sanción al agente de la Patrulla Fronteriza de Texas, René Soliz de Alice, por violar la Ley Lacey al intentar recibir 15 tortugas leopardo tanzanianas que fueron transportadas a dicho país. "Soliz comercializó una especie de tortuga en extinción en violación de las leyes diseñadas para proteger a la vida silvestre contra la extinción", dijo John C. Cruden, Secretario de Justicia Auxiliar Interino de la División de Medio Ambiente y Recursos Naturales del Departamento de Justicia. El agente enfrenta una sentencia máxima de un año en prisión y una multa de 100,000 dólares, así como el ofrecimiento de su renuncia a la Patrulla Fronteriza de EEUU.

# Seguridad del transporte marítimo: Cuestiones a seguir durante 2009

Christopher Koch, presidente del World Shipping Council (WSC) participó en Miami a finales de febrero de 2009 en un encuentro con el directorio del Maritime Trades Department AFL-CIO, la mayor organización laboral del sector de



la industria marítima de Estados Unidos. Esta institución ha participado en la promulgación de normas fundamentales de dicho país, tales como la

Ley de Preferencia de la Carga de 1954, la Ley de Marina Mercante de 1970 y la Ley de Seguridad Marítima de 1995, medidas que han aportado a garantizar la continuación en EEUU de una fuerte industria marítima.

**E**l señor Koch ha señalado en dicha ocasión que el sector marítimo se enfrenta actualmente a una difícil situación económica pocas veces vista. Es una situación que pondrá a prueba a ambas partes de la industria: compañías marítimas y sus empleados. Asimismo, dado que el sector marítimo es un segmento integrante y necesario de la economía mundial, también debe abordar los muchos desafíos de política pública que darán forma a la manera en que funcionará una vez que las aguas tomen su curso

normal. Para el dirigente empresarial hay dos cuestiones importantes para la industria y las sociedades que sirve: el cambio climático y la protección del comercio de los riesgos terroristas.

Respecto al segundo aspecto, señaló que la seguridad marítima en EEUU es una tarea inconclusa pero ha avanzado mucho de la mano del Department Homeland Security (DHS) y el apoyo de la industria. En este sentido, indicó que las cuestiones a seguir haciendo frente en 2009 estarán referidas a los siguientes temas:

- **Credencial de identificación de trabajadores de transporte:** La Administración de Seguridad del Transporte ha tramitado más de 941.538 matrículas y ha emitido 711.313 credenciales en 149 centros de inscripción. A pesar de algunos problemas de inscripción los informes son en general positivos sobre la ejecución del programa en las instalaciones portuarias estadounidenses. Hay gran interés en el reglamento que el DHS propondrá a finales de este año sobre el uso de lectores TWIC en las instalaciones portuarias y los buques cubiertos. El Transportation Worker Identification Credential (TWIC) es un programa conjunto entre DHS, Transportation Security Administration (TSA) y la Guardia Costera de EEUU para manejar las credenciales biométricas de los trabajadores marítimos que requieren tener acceso a zonas seguras de las instalaciones portuarias y buques regulados en el marco de la Ley de Seguridad del Transporte Marítimo de 2002.

- **Acceso a tierra de la gente de mar:** En consonancia con lo dispuesto por el Código PBIP de la Organización Marítima Internacional (OMI), el Consejo Nacional de Seguridad Marítima de EEUU (NMSAC por sus siglas en inglés) recomendó que la Guardia Costera permita el acceso irrestricto a las instalaciones portuarias a la gente de mar sin costo. Se esperaba que en marzo se confirme los progresos en la obtención de un acceso universal a los puertos con ocasión de la reunión del NMSAC en dicho mes. Como se sabe, después del 11 de septiembre de 2001, el gobierno de EEUU estableció el requisito de que todos los marinos extranjeros deben tener un visado para que puedan bajar de un barco en su territorio. Las solicitudes de visado junto con los identificadores biométricos de un visado, son los que proporcionan el necesario control de seguridad.

- **Seguridad de la carga en contenedores:** Los dos programas más importantes en la política de seguridad comercial de EEUU relativos a la carga en contenedores siguen siendo la inspección del 100% de contenedores y la nueva normativa para mejorar la carga de selección y evaluación de riesgos, denominado regla del "10+2". En cuanto al primer programa que fija su plena vigencia para el año 2010, el DHS ha reconocido las dificultades y los problemas inherentes al igual que otros gobiernos y expertos de la industria que analizan los enormes retos y obstáculos a la aplicación práctica de esta intensión. Actualmente se espera que el Customs and Border Protection (CBP) y su Iniciativa de Seguridad de Contenedores (ISC por sus siglas en inglés) proporcionarán más información y resultados del diálogo internacional en curso sobre la mejor manera de inspeccionar la carga en contenedores. Por otra parte, el CBP avanza en la aplicación de su nuevo reglamento "10+2". Esta normativa exige para la carga en contenedores marítimos la presentación anticipada de dos conjuntos de datos de los transportistas marítimos y otros 10 elementos de datos de los importadores de EEUU antes de la carga del buque.

- **Revisión del plan quinquenal de seguridad:** Hace casi cinco años, el Servicio de Guardacostas de EEUU promulgó su Ley de Seguridad del Transporte Marítimo (MTSA), el cual obliga en materia de seguridad internacional de conformidad con el Código PBIP y exige que los buques de carga por encima de 100 toneladas brutas de registro, la mayoría de los buques de pasajeros, y todas las instalaciones portuarias que prestan servicios internacionales deben completar una evaluación de seguridad y poner en marcha un plan de seguridad. Una de las principales tareas para la industria y el Servicio de Guardacostas en este año será la revisión y renovación de estas evaluaciones y planes. La Guardia Costera ha manifestado su interés en seguir ampliando el alcance de sus necesidades de seguridad a los buques más pequeños a fin de reducir el potencial de estos buques para ser utilizados por un ataque terrorista.

- **Maritime Domain Awareness (MDA):** Este es un término utilizado para describir el esfuerzo del gobierno de EEUU para entender mejor las amenazas relacionadas con el ámbito marítimo mundial que podría tener un impacto negativo en este país. En el plan nacional de EEUU para lograr conciencia de dominio marítimo, uno de los ocho planes elaborados en apoyo de la Estrategia Nacional de Seguridad Marítima, subraya la necesidad de coordinar estrechamente las agencias marítimas y la información de inteligencia para identificar las amenazas lo antes posible. Además de la contribución de la CBP con la regla "10+2" a este esfuerzo, dos de los principales sistemas clave para el sistema MDA es el AIS

(Automated Information Systems) y el LRIT (Long Range Identification and Tracking).

- **AIS:** Desde mediados de 2003 hasta finales de 2004, el requisito para poder usar AIS, que transmite automáticamente la identificación del buque, tipo, posición, rumbo, velocidad, información sobre la situación y de navegación a través de radio VHF, fue gradualmente destinado para diversas clases de buques comerciales y de pasajeros en viajes internacionales. El pasado mes de diciembre, la Guardia Costera emitió una norma proponiendo ampliar la aplicabilidad de los requisitos AIS para incluir a los buques de pasajeros y comerciales que no están en viajes internacionales.

- **LRIT:** De conformidad con una enmienda a la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), todos los buques de pasajeros, buques de carga de 300 toneladas de arqueo bruto o más, y las unidades móviles de perforación mar adentro deben transmitir información LRIT (identificación del buque, posición, y la fecha / hora del informe) a las administraciones del Estado de su pabellón, al menos, cuatro veces por día a partir de finales de 2009. La norma exige además que proporcionen información LRIT a la Guardia Costera, todos los buques que hayan expresado su intención de entrar en Estados Unidos y todos los buques que operan dentro de 1.000 millas náuticas de EEUU.

**GARCIA PERSICO S.A.C.**  
AGENTE DE ADUANAS

Con más de 40 años en el ámbito aduanero

**SERVICIOS DE AGENDAMIENTO DE ADUANAS QUE BRINDAMOS**

- Importación definitiva
- Exportación definitiva
- Depósito
- y demás regímenes, operaciones y destinos aduaneros especiales
- Por las Aduanas marítima y aérea
- Asesoría en comercio exterior
- Contamos con agencia de carga

**TRANSUNION PERU**

Av. Sauro, P.O. Box 1836 Bellavista - Callao - Perú  
T-ll (SUL) 455-7516 - 429-2035 - 429-8232 - 429-4947 Fax:(51) 465-2348  
E-mail: garciapersico@garciapersico.com

## Durante su reciente Simposio Mundial de Carga IATA subraya tres prioridades para la cadena de suministro: seguridad, e-freight y Cargo 2000

**L**a carga aérea representa alrededor de un 10% de la facturación de la industria comercial aérea. El hecho de que el 35% del valor de los bienes que se comercian internacionalmente es transportado por aire, es un claro indicador de que la carga aérea es un barómetro de la salud económica global. En diciembre de 2008 IATA previó que los volúmenes de carga en 2009 descenderían un 5%. Junto a una caída de los márgenes, esto supondrá una caída de los ingresos por carga del 9%, que quedarán en 54.000 millones de dólares.

Para Bisignani, desafortunadamente la impresionante caída de la demanda que sucedió, hace que dichas previsiones parezcan ahora optimistas. "A medida que combatimos la crisis, debemos buscar oportunidades para construir nuestro futuro con una industria más eficiente centrada en cubrir las necesidades de los clientes. Los clientes quieren un buen precio y un gran producto, entregado a través de la cadena de suministro de forma rápida y fiable. Y en una crisis, los clientes se vuelven más exigentes. Para atender sus expectativas y construir un sólido futuro para la industria, se necesita un cambio", dijo el dirigente subrayando tres prioridades para la cadena de suministro: seguridad, e-freight y Cargo 2000.

La International Air Transport Association (IATA) pidió recientemente a los agentes de la cadena de suministros de carga que luche contra la actual crisis de carga aérea mejorando la seguridad, ofreciendo un mejor producto y mejorando la eficiencia. Giovanni Bisignani, director general de IATA ha señalado en el marco del Simposio Mundial de Carga de IATA realizado entre el 2 y 5 de marzo en Tailandia, que la demanda de carga ha caído estrepitosamente: 22,6% en diciembre pasado y 23,2% en enero de 2009.

### Seguridad

Los costos de la seguridad de la carga aérea continúan subiendo. La tecnología de inspección no está siendo optimizada y las definiciones, requisitos y su aplicación varía según el país. IATA ha pedido un esfuerzo importante por parte de la industria para convencer a Estados Unidos de que sus planes de implementar un 100% de inspecciones de carga en el 2010 están equivocados.

"Inspeccionar todo lo que se carga en un avión es un despilfarro de recursos. Para ser efectivos debemos identificar los riesgos mediante un enfoque sobre la cadena de suministro. La estrategia Secure Freight de IATA se basa en un enfoque basado en la evaluación de riesgos, con responsabilidades compartidas

a través de la cadena de suministro. Los Gobiernos deben recordar que esta es una industria global. Necesitamos un enfoque coordinado que contemple toda la cadena de suministro", dijo Bisignani.

### Eficacia con e-Freight

Frente a la caída de márgenes y demanda, Bisignani remarcó que el conocimiento de carga electrónico (e-Freight) es más importante que nunca como elemento que aportará eficiencia y ahorros. "Mejorar la calidad sin reducir costos no nos llevará muy lejos. Necesitamos modernizar los antiguos procesos de la carga aérea basados en papel con e-Freight", ha dicho el máximo dirigente de IATA. Cada consignación de carga viene acompañada de más de 30 documentos. Actualmente, e-Freight puede convertir 12 de ellos

en documentación electrónica. Ya está operando en 18 lugares que cubren 26 aeropuertos.

"E-freight no es una teoría. Está funcionando y colocando los cimientos para generar eficiencias y reducciones de costo a través de la cadena de suministro. Para el 2010 nuestro objetivo es tener la capacidad de prescindir del 64% del papel del 81% de los cargamentos internacionales. En otras palabras, eliminaremos 20 documentos y estaremos funcionando en 44 lugares", dijo para después enfatizar que "Para tener éxito, necesitamos el compromiso de toda la cadena de suministro para generar economías de escala. Los beneficios son enormes: 4.900 millones de dólares en ahorros de costos para la cadena de suministro, una reducción del 22% en las reservas de contingencia de los consignatarios, una reducción del 25% en multas de aduanas, una reducción media de 24 horas en el tiempo de viaje, y un aumento

del 1% en penetración de mercado frente a la carga marítima. Todo el mundo se beneficia. Todo el mundo tiene que participar".

### Calidad-Cargo 2000

Giovanni Bisignani también pidió una mayor participación de la industria y de toda la cadena de suministro en Cargo 2000 para mejorar la calidad. "Los estándares de calidad de Cargo 2000 son todavía más importantes en esta crisis. IATA se ha comprometido con Cargo 2000. Forma parte de nuestro estándar de calidad recomendado. Pero para ser efectivo, necesitamos que toda la cadena de suministro esté alineada con una visión común de cómo ofrecer calidad. Esto es lo que supone Cargo 2000", dijo. El programa Cargo 2000 fue presentado hace más de una década para reducir a 19 los 40 pasos en la cadena logística, con el fin de implementar un estándar de calidad efectivos.

### Lo que preocupa

Según IATA, todas las regiones tuvieron un mal desempeño, pero las aerolíneas de Asia-Pacífico, que representan un 45% del mercado aéreo de carga, fueron las más golpeadas. Las aerolíneas mundiales reportarían pérdidas por US\$ 2.500 millones en el 2009 tras sufrir una pérdida de US\$ 5.000 millones el año pasado. Asimismo, las previsiones de IATA apuntan a que el combustible costará 60 dólares por barril, que los volúmenes de pasajeros bajarán un 3% y que los de carga se reducirán un 5%. Durante el 2008, el transporte mundial de carga se redujo un 4%, mientras que el de pasajeros apenas aumentó un 1,6%, según la organización.



## La naviera OOCL cumple con la iniciativa de seguridad 10+2

La naviera OOCL cumple con la iniciativa de seguridad 10+2. La compañía Orient Overseas Container Lines (OOCL) comunicó estar comenzando los trámites para cumplir con los requisitos de presentación de datos que engloba la iniciativa de seguridad 10+2, un reglamento de seguridad lanzado por el la agencia estadounidense Aduanas y Protección de Fronteras (Customs and Border Protection) que el año pasado aumentó hasta doce los requisitos que las empresas de transporte aéreo y marítimo deben informar a la entrada de su mercancía en suelo americano. La normativa entró en vigor el 26 de enero de 2009, aunque se apuesta por una implantación flexible, con un período de un año para su implementación.

A los diez elementos de información usuales (fabricante, vendedor, importador, consignatario, país de origen, número de registro, etc.) se añaden dos nuevos: plan de estiba del buque y estado de los contenedores. Voceros de la empresa han señalado que están preparándose para implementar la iniciativa, y están a la

espera de cerrar diversos problemas y cuestiones como resultado de su trabajo con las autoridades competentes del CBP en la materia. Asimismo, han explicado que la colaboración ya se está llevando a cabo desde hace tiempo, como parte de un primer examen realizando ejercicios de evolución del impacto con todas las partes implicadas, además de haber "participado en pruebas sobre el estado de los contenedores y los mensajes que se pueden intercambiar".

La compañía cuenta también con un permiso otorgado por el CBP que cubre los requisitos del reglamento de Importador de Seguridad (ISF). Otro punto sobre el que ha trabajado OOCL es la mejora de las comunicaciones con las autoridades, "hemos puesto toda nuestra atención en la creación de un canal de comunicación seguro y fiable con el CBP para enviar la información pertinente de forma segura. También hemos puesto en marcha un mecanismo electrónico de envío de datos, para garantizar que todos los movimientos de contenedores son controlados y contabilizados" han señalado sus voceros.

## La seguridad de la aviación mundial y la OACI

De acuerdo a lo señalado en el 36º periodo de sesiones de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI y basado en informes anuales del Consejo de esta organización, el sistema mundial de transporte aéreo es seguro, pero sigue siendo vulnerable, de tal manera que la OACI tiene cabal conocimiento de los retos que enfrentan los gobiernos, que son los que deben aplicar medidas eficaces contra el terrorismo salvaguardando al mismo tiempo la eficiencia de la aviación civil y la confianza del público en los viajes por avión.

La OACI revela que trabaja con los Estados y las empresas del sector a fin de adaptar tecnologías y métodos relacionados con la seguridad para hacer frente a las amenazas nuevas y emergentes, paralelamente con el objetivo de facilitar la circulación rápida y eficiente de los pasajeros por los aeropuertos. Un reto fue, por ejemplo, la elaboración de directrices para abordar la posible amenaza a la seguridad que presentan los líquidos utilizados como explosivos, puesto en evidencia por el complot terrorista en el Reino Unido, en agosto

de 2006. Después de ese acontecimiento, el Consejo aprobó directrices de controles de seguridad para la inspección de líquidos, geles y aerosoles (LAG) y recomendó que los Estados las pusieran en práctica a partir del 1 de marzo de 2007.

Asimismo, el organismo manifiesta que el Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) de la OACI, iniciado en junio de 2002, prevé la realización de auditorías universales, regulares y obligatorias de los sistemas de seguridad de la aviación en todos los Estados contratantes.

La OACI participa en el Comité contra el Terrorismo del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en el que se examina la forma en que los Estados pueden asegurar mejor sus fronteras contra los terroristas, impedir la circulación de terroristas entre fronteras nacionales, fortalecer la capacidad de los países para detectar cargamentos ilícitos de armas e impedir el abuso de los sistemas de asilo y para refugiados.

## Avanza la implementación de empresas OEA en Chile

Ante la exigencia de Estados Unidos de que todos los contenedores que ingresan a su territorio por vía marítima sean escaneados desde sus puntos de despacho en el extranjero, el Servicio Nacional de Aduanas de Chile viene planteando una alternativa de cumplimiento frente a dicho requisito sobre la base del Operador Económico Autorizado (OEA) que propugna la Organización Mundial de Aduanas (OMA). La Aduana chilena manifestó impulsar durante el presente año en forma de plan piloto este esquema para asegurar las cargas de nivel internacional.

La idea es que todas las operaciones de la empresa deben ser revisadas y registradas por Aduanas desde el inicio. En este sentido voceros de la entidad dijeron que: "Por ejemplo, si es una empresa que se dedica a exportar celulosa, revisamos desde que se tala el arbolito, cuando se pica, se embla, se envasa, etc. Todas las operaciones previas a la exportación tienen que ser registradas y estar bajo control. Lo mismo con la parte de contabilidad, electrónica, de los computadores, del personal que trabaja en la empresa, los camiones que trasladan la carga, los choferes que los conducen, absolutamente todo debe ser chequeado por la Aduana. A los seis meses de presentada la solicitud por parte de la empresa, certificamos que esos procesos y esa empresa califica como un OEA".

Y es que el tema es de alta preocupación en Chile. Sólo San Vicente Terminal Internacional aporta con el 38% del total de todos los contenedores que salen desde Chile a Estados Unidos. Sin embargo, lleva consigo preocupaciones económicas. Así, el escaneo de un contenedor significa unos US\$40 más, que se agrega a un proceso de exportación, siendo esa cifra para una pyme mucho dinero. Además, un escáner para puertos cuesta sobre los US\$3,5 millones. "Hay que contar con al menos dos por terminal que despacha a Estados Unidos y, en Chile, hay aproximadamente 10 puertos desde los que sale carga en contenedor a ese país. La inversión, en tiempos de crisis financiera, es significativa y, además: "escanear todos los contenedores no sólo eleva el costo de exportación, demora los tiempos de embarque", subrayaron algunos empresarios. Fuente: Diario El Sur.



**CORPORACIÓN SEALER'S S.A.**

**FABRICANTES Y EXPORTADORES LÍDERES EN EL MERCADO**

PRECINTOS DE SEGURIDAD: RIGIDOS, FLEXIBLES, METÁLICOS, PLÁSTICOS Y BRAZALETES DE IDENTIFICACIÓN

ISO 9001 2000 PAS 17712

**Poseemos modelos para todos los usos**

**Cientes de Primer Nivel son nuestra mejor Carta de Presentación**

**Tel: 348-5754 Fax: 349-0466**

**Nextel: 9833-8030 • 9811-2196**

E-mail: [ventas@sealers.com.pe](mailto:ventas@sealers.com.pe)  
[security@sealers.com.pe](mailto:security@sealers.com.pe)  
 Web: <http://www.sealers.com.pe>  
 Calle René Descartes N° 155 Urb. Santa Raquel - Ate

Empresa dedicada a la fabricación y comercialización de Precintos de Seguridad para Control (Plásticos, Metálicos Flexibles y Rígidos), aplicables en todo tipo de industrias, actualmente contamos con 60 modelos diferentes.

Corporación SEALER'S S.A. cuenta con un sistema integral que nos permite llevar un control estricto y riguroso de nuestros productos brindando al usuario la certeza de que su mercadería llegará o permanecerá intacta en su almacén, así también de hacer el seguimiento de la producción de nuestros clientes, garantizando que no duplique su numeración y el cumplimiento de las fechas de entrega acordadas.

Hemos representado al Perú como fabricantes y especialistas de precintos de seguridad en ferias internacionales en Norteamérica, Argentina, Alemania, Ecuador, Bolivia, México, Feria del Pacífico, entre otras. Es un orgullo decir que nuestra empresa peruana ha superado a la empresa más grande del mundo en cuanto a Precintos, por desarrollar y lograr técnicas de calidad y excelencia.

**JAIME RAFECAS GARCIA**  
GERENTE GENERAL

## US\$ 388,6 millones para seguridad portuaria

El Departamento de Seguridad Nacional de Estados Unidos (DHS por sus siglas en inglés) anunció a finales de 2009 que el programa de seguridad portuaria (PSGP por sus siglas en inglés) contará para el presente año con un presupuesto de US\$ 388,6 millones. El PSGP tiene por objeto proteger la infraestructura portuaria del terrorismo mediante el aumento de la conciencia de las posibles amenazas contra las instalaciones existentes, en particular los relacionados con dispositivos explosivos improvisados y otras armas no convencionales.

El presupuesto permitirá mejorar los programas de formación y capacitación así como desarrollar las acciones de lucha contra el terrorismo. El dinero también será utilizado para aplicar la nueva Credencial de Identificación de Trabajadores de Transporte, un esquema en pleno proceso de implementación a ser efectivo a finales de 2009. A nivel general el PSGP es parte de un programa de financiamiento total de US \$ 3 mil millones.

## Revisan programas de seguridad en puerto español

Una delegación de EEUU revisó en enero de 2009 los programas de seguridad del puerto Bahía de Algeciras en España para comprobar el desarrollo y la aplicación de los programas CSI (Container Secure Initiative) y Megaport, ambos auspiciados por el Customs and Border Protection de dicho país norteamericano y operativos en el puerto español desde 2004 y 2006 respectivamente, con el objetivo de prevenir el tráfico ilícito de mercancías. El programa CSI busca controlar en origen la mercancía que llega a EEUU procedente de Europa y, para ello, la Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras (APBA) realizó una inversión de 3 millones de euros en la adquisición de un escáner que permite conocer el interior de los contenedores sin abrirlos. Fuente: El País.

## Seguridad portuaria en Argentina

A finales de 2008 una delegación parlamentaria de Estados Unidos revisó en el puerto argentino de Exolgan la implementación de las medidas de seguridad para el comercio internacional establecidas en el marco del programa Container Security Initiative (CSI), un acuerdo bilateral con Estados Unidos que incluyen pautas de prevención contra el terrorismo. La delegación estuvo encabezada por el representante demócrata por el Estado de Illinois Jerry Costello y el embajador estadounidense en Argentina Earl Wayne. Durante la visita a las instalaciones portuarias se verificó la implementación del sistema de seguridad en los contenedores del terminal de Dock Sud, en el sudeste de la Capital Federal. El embajador Wayne destacó que la visita tuvo como objetivo "apoyar la expansión de la relación bilateral en lo que hace a la aviación civil y el trabajo conjunto en la seguridad portuaria, que brinda confianza al creciente intercambio comercial". En septiembre de 2005, las aduanas de Argentina y de EEUU firmaron un acuerdo que puso en marcha la Iniciativa de Seguridad de los Contenedores (CSI por sus siglas en inglés) en el puerto de Buenos Aires y permitió la instalación de escáneres para dar seguridad al comercio marítimo. Fuente: Agencia DyN.

## Una nueva ruta de la droga sudamericana

De acuerdo al informe anual de la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes (JIFE) de las Naciones Unidas, presentado a inicios de abril en Bogotá, Colombia, la zona occidental de África ha pasado a ser uno de los principales centros de operaciones mundiales del narcotráfico desde América del Sur a Europa. Según el informe, alrededor del 27% (40 toneladas) de la cocaína consumida cada año en Europa llega por la nueva ruta que atraviesa países como Nigeria, Ghana, Liberia, Sierra Leona, Guinea, Guinea-Bissau, Cabo Verde, Senegal, Malí y Mauritania. Por su lado, el otro extremo del continente, África oriental, es el principal conducto para el tráfico de heroína desde los países asiáticos a los mercados europeo y estadounidense.

Los especialistas afirman que como respuesta a los golpes policiales sufridos por los carteles de la droga, a finales de los 90 los narcotraficantes dirigieron la mirada a África. Y es que "Los carteles de la droga no sólo compran propiedades inmobiliarias, bancos y empresas, compran también elecciones, candidatos y partidos. En una palabra, compran poder", aseguró Antonio María Costa, director ejecutivo de la Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, al referirse a África como una zona que ofrece las condiciones económicas y políticas adecuadas al desarrollo de esta actividad ilegal.

Frente a la enorme capacidad del narcotráfico para extender sus tentáculos allende los mares, Europa empieza a tomar medidas. En noviembre de 2007 nació el Centro de Análisis y Operaciones contra el Narcotráfico Marítimo (MAOC-N), con sede en Lisboa, que integran siete países miembros de la UE, España, Portugal, Gran Bretaña, Irlanda, Holanda, Francia e Italia. Estados Unidos, está como observador. El objetivo es intercambiar información de inteligencia de los cuerpos que intervienen en la lucha antidroga, para controlar la costa atlántica. Desde su creación, ha incautado 59 toneladas de droga en 32 operaciones.

El MAOC se inspira, según ha explicado su director, el británico Tim Manhaire, en la estadounidense Joint Interagency Task Force South (JIATF), con sede en Cayo Hueso, que agrupa a todas las agencias de seguridad de EEUU (DEA, CIA, FBI...), fuerzas militares y de vigilancia. Forman parte de la JIATF la mayoría de naciones de América Latina y Caribe. Creada en los años 70, se reactivó después de los atentados del 11-S con un despliegue espectacular de medios y recursos para controlar toda la costa americana, desde Estados Unidos a Tierra del Fuego. Fuente: El País.

## Reportes sobre lavado de activos crecieron en 76% en Perú

De acuerdo a información de la Unidad de Inteligencia Financiera (UIF), el lavado de activos en el Perú ha experimentado un notable incremento en el 2008 a juzgar por la recepción de 2.379 Reportes de Operaciones Sospechosas (ROS). Es decir, 76% más que el año anterior (1.554 reportes). Estos reportes, como se sabe, se dan cuando algún banco, financiera o compañía de seguros, corredor de bolsa o vendedor de inmuebles, vehículos o embarcaciones detecta indicios de transacciones de probable origen ilícito, por ley tiene la obligación de comunicar el hecho mediante un ROS a la UIF.

Asimismo, de acuerdo con el reciente informe mundial del Buró para Asuntos del Narcotráfico Internacional y la Aplicación de la Ley, una oficina del Departamento de Estado norteamericano, en el Perú las mafias de la droga mueven por lo menos US\$ 2 mil millones al año. Los datos de la UIF son recogidos en el informe Lavado de Dinero y Financiamiento del Crimen, del organismo norteamericano.

Asimismo, según la Dirección Antidrogas (Dirandro), el 2008 año se asestó cuatro significativos golpes contra organizaciones dedicadas al lavado de activos. En total, la unidad antinarcóticos incautó bienes por US\$ 257,8 millones de presunto origen ilícito. Según Ángel Páez, periodista de La República, ese monto representa solamente el 12,8% de lo que las mafias de la droga manejan en un año en el país. Para Páez, la presencia cada vez más notoria de financistas de los carteles mexicanos de la droga en la producción masiva de cocaína

en el Perú explica también por qué el lavado de activos experimenta un explosivo aumento.

Pero el lavado de activos no solo está relacionado con el narcotráfico. Según la información suministrada por la UIF al Departamento de Estado, el 37% de los casos de lavado de activos es por tráfico de drogas. El resto está relacionado con la corrupción gubernamental, el comercio de seres humanos, el tráfico de armamento, contrabando de madera, entre otros delitos. Por esta razón, el reporte estadounidense resalta como uno de los episodios más significativos del combate al lavado de activos del narcotráfico, el caso del alcalde de Pucallpa, Luis Valdez Villacorta. La Dirandro ha incautado bienes a Valdez por US\$ 250 millones y ha detenido a 13 personas que pertenecían a una red de empresas que se dedicaban a "blanquear" activos. La policía antinarcóticos sostiene que el alcalde tiene un desbalance patrimonial de US\$ 72 millones.

Sin embargo, el Buró para Asuntos del Narcotráfico Internacional y la Aplicación de la Ley también subraya los casos de corrupción gubernamental como fuente del lavado de activos. "Ex funcionarios gubernamentales, la mayoría de la administración de Alberto Fujimori, son sometidos a investigación por corrupción, incluido lavado dinero", precisa el informe. "Algunos son acusados de transferir decenas de millones de dólares procedentes de actividades ilícitas (por ejemplo, sobornos, comisiones ilegales o dinero bajo custodia), a cuentas en bancos de Gran Caimán, Estados Unidos y Suiza". Fuente: La República.

## Aerolíneas españolas apuestan por medidas de seguridad

En enero de 2009 la Asociación de Compañías Españolas de Transporte Aéreo (ACETA) trasladó a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) las necesidades en materia de seguridad de las aerolíneas que operan en territorio nacional. Ambas entidades están de acuerdo en la necesidad de elaborar un Plan Nacional de control de la fauna en los aeropuertos; exigencias en materia de seguridad de vuelo a todas las compañías que operan en el país; agilización en la comunicación de sucesos y confidencialidad en el sistema de tratamiento de los mismos; auditorías e implantación de

programas. El Comité Permanente de Seguridad en Vuelo de ACETA viene trabajando desde noviembre de 2004 manteniendo reuniones mensuales y está integrado por pilotos en actividad de cada una de las compañías asociadas. Su objetivo es velar por la actualización de la normativa vigente en materia de seguridad, presentar sugerencias y propuestas a la autoridad, interponer alegaciones a disposiciones operacionales, e intercambiar experiencias entre las compañías que lo integran para enriquecer la operatividad en materia de seguridad aérea. Fuente: Web Aceta.

## La Comisión Europea aprueba medidas de seguridad para el transporte fluvial

A inicios de 2009 la Unión Europea promulgó en el marco de la directiva 2006/87/EC la exigencia de un nuevo certificado de seguridad para navegar por los ríos de la Unión. Como se sabe, dicha directiva establece condiciones para la concesión de certificados técnicos para navegar por aguas marítimas internas y las nuevas normas, que sustituyen a normas técnicas vigentes hace 25 años, tienen como objetivo aumentar la seguridad de los pasajeros y del transporte de carga. De esta manera, los barcos que lleven el nuevo certificado de seguridad europeo podrán navegar desde este año por todos los ríos de la Unión Europea, incluidos los estrechos del Rin y el Danubio fuera de territorio europeo.

De acuerdo con la nueva legislación comunitaria, este certificado único será concedido en virtud del cumplimiento de determinados requisitos para los barcos que transiten por vías marítimas internas. La nueva norma introduce estándares de seguridad de alto nivel. Dichos niveles podrán adaptarse en un futuro, acordes con los nuevos avances tecnológicos. El anterior certificado no era válido para navegar por el

Rhin, río que acoge el mayor tránsito de transporte vía marítima interna.

Según la UE el transporte marítimo interno constituye una alternativa al transporte por carretera. Además, en comparación con otros medios de transporte, sujetos a la congestión, este modo se caracteriza por su fiabilidad, bajo impacto medioambiental y un menor consumo energético empleado, así como por su capacidad para aumentar su uso.

Existen más de 37.000 kilómetros de vías marítimas internas conectan cientos de ciudades y regiones industriales en la UE. Veinte de los 27 Estados miembros tiene aguas marítimas internas, 12 de las cuales están interconectadas entre sí. Los ríos y demás vías marítimas internas están clasificados de acuerdo con cuatro zonas navegables. Dependiendo de la zona, los requisitos técnicos exigidos para poder navegar podrán ser reducidos o ampliados por los Estados miembros. Asimismo, las nuevas normas permiten una serie de derogaciones de las normas comunes si se justifica tal medida, atendiendo a condiciones de navegación locales específicas. Fuente: Comisión UE.

## Fueron 32 toneladas de droga incautadas durante el 2008 en el Perú



De acuerdo a la Dirección Nacional Antidrogas de la Policía Nacional (Dirandro), unas 32 toneladas de droga fueron incautadas durante 2008 en el Perú y se desarticulaban organizaciones internacionales integradas por narcotraficantes

mexicanos, colombianos, israelíes y peruanos. La mayor parte de la droga decomisada es clorhidrato de cocaína (cocaína pura), y el resto se compone por pasta básica de cocaína, marihuana y látex de opio.

La droga incautada proviene de las zonas de producción de coca (base de la cocaína), sobre todo del lla-

mado VRAE (valles de los ríos Apurímac y Ene), que abarca territorios de los departamentos de Ayacucho, Apurímac y Cusco en los que hay presencia activa de narcotraficantes y grupos armados. Gracias a la cooperación internacional en el Perú se le han dado importantes golpes a organizaciones de traficantes integradas por varios extranjeros, principalmente mexicanos y colombianos. En la mayoría de las últimas operaciones realizadas en Lima se detectó como propietarios de las drogas a células del cártel de Sinaloa, aparentemente la organización narcotraficante con mayor presencia en el Perú.

Por otra parte, el Informe Mundial sobre las Drogas 2008, elaborado por la Oficina de Naciones Unidas contra el Delito y el Crimen, señala que en el Perú se produjeron aproximadamente 290 toneladas de droga en 2007, y la tendencia era al alza, lo que indica que más del 80% de la producción logra salir al mercado.

## EEUU no podría inspeccionar todos los contenedores que ingresan

La nueva secretaria de Seguridad Nacional de Estados Unidos, Janet Napolitano, advirtió recientemente que el Gobierno de su país no podrá cumplir su meta de revisar todos los cargamentos que entran al país para el 2012 con la finalidad de detectar materiales radiactivos por lo que pidió "nuevas tecnologías" para mejorar la vigilancia fronteriza. Señaló que con el apoyo y la participación del Congreso, el Departamento de Seguridad Nacional (DHS, por sus siglas en inglés) "puede realizar los cambios, hacer frente a los retos y encauzarse por el sendero hacia la creación de una nación más segura". Como se recuerda, Napolitano está al frente del DHS desde el pasado 21 de enero, y ha iniciado su gestión con estas realistas declaraciones, señalando que además de los problemas de infraestructura en su país, el cumplimiento de dicha meta "requiere acuerdos con muchos países". Anteriormente, su antecesor, Michael Chertoff, también dijo que EEUU no podría cumplir con ese plazo.

Se calcula que 11,5 millones de contenedores entran por los puertos estadounidenses cada año. Tras los atentados del 11 de septiembre de 2001, el DHS lanzó la Iniciativa para la Seguridad de los Contenedores (CSI por sus siglas en inglés) para mejorar la revisión de aquellos que ingresan al país por puertos marítimos. Incluso, la Alianza de Aduanas y Comercio contra el Terrorismo (C-TPAT por sus siglas en inglés) se compro-



Janet Napolitano es la nueva secretaria del Department Homeland Security (DHS) de EEUU. Bajo su mando se encuentran los programas y las estrategias que aplica EEUU para prevenir las actividades ilícitas contra su territorio.



Cortesía USCBP

metió a entregar información sobre los contenedores para agilizar sus trámites. Sin embargo, el Congreso aprobó en 2007 una ley que exige la revisión total de todos los contenedores que, según sus detractores, es costosa y no mejorará la seguridad. Según la Fundación Heritage, la exigencia del Congreso afectará a más de 700 puertos y más de 2.100 rutas marítimas.

La sola adaptación de equipos para revisar los cargamentos tendría un costo de aproximadamente ocho millones de dólares por cada ruta marítima, dijo recientemente Jena Baker McNeill, analista de asuntos de seguridad nacional de dicha Fundación. Heritage no es la única en criticar el plazo de 2012, ya que una veintena de países y las principales asociaciones ligadas al sector empresarial también han expresado consternación por el impacto de dicha ley.

Como se sabe, el DHS, creado tras los atentados de 2001, cuenta con un presupuesto anual de más de US\$ 40.000 millones de dólares y con más de 200.000 empleados agrupados en 22 agencias federales.

## Los criterios mínimos del C-TPAT para los exportadores

# Prácticas de seguridad para optimizar la cadena de suministro y minimizar las actividades ilícitas

**E**l C-TPAT promueve un conjunto de criterios mínimos para que una organización empresarial, específicamente un productor extranjero (exportador a ese país para el caso de países como el nuestro), puedan participar con niveles de confianza. Estos criterios mínimos son las bases para optimizar el rendimiento contra los riesgos de pérdida, robo e infiltración de contrabando o de instrumentos del terrorismo en la cadena de suministro mundial.

De esta manera, la prestigiosa entidad recomienda que una vez al año como mínimo o según lo dicten las circunstancias, como -por ejemplo- durante períodos de alto estado de alerta, infracciones o incidentes de seguridad, los fabricantes extranjeros deben realizar una evaluación completa de sus cadenas de suministro internacional basándose en los criterios de seguridad de C-TPAT que se señalan más adelante:

### Criterios básicos

Cuando un fabricante extranjero recurre a fuentes externas o terceriza su cadena de suministro, como por ejemplo otra instalación o almacén, debe trabajar con estos socios de negocios para garantizar que se implementen y se cumpla las medidas de seguridad pertinentes en toda su cadena de suministro.

El aumento del protagonismo del Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT), uno de los programas de seguridad más importantes del comercio exterior de Estados Unidos, lo ha llevado a ser un referente mundial de las estrategias, herramientas y los métodos de trabajo que pueden ser utilizados por las empresas con el propósito de cumplir con los requerimientos de seguridad de la cadena de suministro global.

Para propósitos del C-TPAT, la cadena de suministro se define desde el punto de origen (fabricante/proveedor/vendedor) hasta el punto de distribución. Esta entidad reconoce la complejidad de esta cadena y las prácticas de seguridad internacionales y apoya la aplicación e implementación de medidas de seguridad basadas en el riesgo. En este sentido, los fabricantes extranjeros deben tener un proceso documentado y verificable para determinar el riesgo en toda su cadena de suministro basado en su modelo empresarial (es decir, volumen, país de origen, ruta, afiliación a C-TPAT -si aplica-, posible amenaza mediante información de fuente abierta, que tiene seguridad inadecuada, previos incidentes de seguridad, etc.).

Las medidas de seguridad apropiadas, tal como se resumen en este artículo, deben ser implementadas y mantenidas en toda la cadena de suministro del exportador.

### Requisitos para el socio del exportador

Los productores-exportadores al mercado estadounidense deben contar con procesos escritos y verificables para la selección de sus asociados de negocios, incluyendo transportistas, otros fabricantes, proveedores y vendedores de productos -proveedores de partes y materias primas-, etc.).

#### - Procedimientos de seguridad:

El exportador debe requerir que sus socios demuestren estar cumpliendo con los criterios de seguridad de C-TPAT mediante confirmación impresa o electrónica (por ejemplo, obligaciones contractuales; una carta de un funcionario superior del asociado atestiguando cumplimiento; una declaración por escrito del asociado demostrando su cumplimiento con los criterios de segu-

ridad de C-TPAT o de un programa de seguridad equivalente -tal como BASC- acreditado por la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

- **Punto de origen:** Los exportadores deben asegurar que sus socios establezcan procesos y procedimientos de seguridad compatibles con los criterios de seguridad de C-TPAT para mejorar la integridad del envío en el punto de origen, ensamble o fabricación. Deben realizar evaluaciones periódicas de los procesos e instalaciones de los socios en base al riesgo.

- **Participación/Certificación en un programa de seguridad de la cadena de suministro:** Los socios actuales o futuros que hayan obtenido certificación en un programa de seguridad de la cadena de suministro (como BASC) deben indicar su situación de participación al exportador.

- **Procedimientos de seguridad:** En el caso de envíos a Estados Unidos, los exportadores deben verificar que los transportistas directos o subcontratados cumplan con los criterios de seguridad de C-TPAT. Deben trabajar con el transportista para verificar que se aplican procedimientos y controles de seguridad eficaces en el punto de empaque.

### Seguridad de contenedores y remolques

Se debe mantener la integridad de los contenedores y remolques para protegerlos contra la introducción de materiales y/o personas no autorizados. En el punto de empaque debe haber procedimientos para sellar correctamente y mantener la integridad de los contenedores y remolques de envío. Se debe aplicar un precinto de alta seguridad a to-

dos los contenedores y remolques cargados con destino a los Estados Unidos. Todos los precintos deben cumplir o exceder la norma PAS ISO 17712.

- **Inspección de contenedores:** Debe haber procedimientos establecidos para verificar la integridad física de la estructura del contenedor antes del empaque, incluso la confiabilidad de los mecanismos de cerradura de las puertas.

- **Inspección de remolques:** Antes del empaque se recomienda el siguiente proceso de inspección para todos los remolques: Área de la quinta rueda - inspeccionar el compartimiento natural/placa del patín; Exterior - frente/costados; Posterior -parachoques/puertas; Pared delantera; Lado izquierdo; Lado derecho; Piso; Techo interior/exterior; Puertas interiores/exteriores; Exterior/Sección inferior.



## GRUPO SOLUCIONES MARÍTIMAS

*Al servicio de la comunidad marítima, portuaria y pesquera*

El Grupo SOLMAR, ofrece a través de sus empresas de Security, Consulting y Training, servicios especializados que apoyan las actividades marítimas, portuarias y pesqueras de sus clientes a lo largo de todo el litoral peruano.

SOLMAR Security



**Protección especializada en instalaciones portuarias, buques, embarcaciones pesqueras y plantas industriales a nivel nacional, con estándares BASC, Sistemas Integrados de Gestión y aplicando el CÓDIGO PBIP.**

SOLMAR Consulting



**Asesoramiento en asuntos marítimos y portuarios en temas como el PBIP, BASC, Sistemas Integrados de Gestión, Medio Ambiente, procesos, procedimientos ante entidades gubernamentales y otros del ámbito acuático.**

SOLMAR Training



**Capacitación, entrenamiento, evaluación y prácticas en labores marítimas, portuarias, pesqueras e industriales con equipos de alta tecnología, infraestructura moderna e instructores calificados de amplia experiencia.**

**- Sellos de contenedores y remolques:** El precintado de remolques y contenedores y su integridad es un elemento fundamental y es un componente crítico del compromiso con la seguridad. Todos los precintos deben cumplir o exceder la norma PAS ISO 17712 actualizada. Los procedimientos escritos deben estipular cómo se controlarán y aplicarán los precintos a los contenedores y remolques cargados, incluyendo los procedimientos para reconocer y denunciar sospechas o hallazgos irregulares a la autoridad apropiada.

**- Almacenaje de contenedores y remolques:** Deben almacenarse en un área segura para impedir el acceso y/o manipulación no autorizados. Debe haber procedimientos para este aspecto.

#### Controles de acceso físico y otros

Los controles de acceso impiden la entrada no autorizada a las instalaciones, mantienen control de los empleados y visitantes, y protegen los bienes de la compañía. Los puntos de acceso deben incluir la

identificación positiva de todos los empleados, visitantes y proveedores en todos los puntos de entrada. Deben existir procesos para evaluar a los candidatos con posibilidades de empleo y realizar verificaciones periódicas de los empleados actuales. Es importante la verificación preliminar de la información en la solicitud, tal como los antecedentes y referencias de empleo. Asimismo, las compañías deben contar con procedimientos para recobrar la identificación e eliminar el permiso de acceso a las instalaciones y sistemas para los empleados terminados.

Debe haber medidas de seguridad establecidas para garantizar la integridad y seguridad de los procesos relevantes al transporte, manejo y almacenaje de carga en la cadena de suministro. Este punto se refiere enfáticamente al procesamiento de documentación utilizada para despachar mercaderías y que esté protegida contra los cambios, pérdidas o introducción de información errónea. El control debe incluir la protección del acceso e información en las computadoras. La claridad de los procedimientos de manifiestos

y la verificación de los envíos y recibos implican la descripción exacta de las características y se debe identificar a los choferes que entregan o reciben la carga antes de recibirla o entregarla. Las discrepancias considerables en la carga deben solucionarse y/o investigarse en forma apropiada.

Adicionalmente, la atención debida a la seguridad física de las instalaciones de manejo y almacenaje de carga, así como el cercado de las instalaciones, las puertas y casetas de entrada, el estacionamiento, la estructura de los edificios, el control de cerraduras y llaves, la iluminación, los sistemas de alarmas y videocámaras de vigilancia, la protección con contraseña, y la responsabilidad deben ser aplicados con medidas disciplinarias apropiadas a todos los infractores, según sea el caso.

#### Concientización sobre amenazas

Los exportadores deben contar con un programa establecido de concientización sobre amenazas, el cual sea mantenido por el personal de seguridad para reconocer y crear conciencia sobre las amenazas de terroristas y contrabandistas en cada punto de la cadena de suministro. Los empleados deben conocer los procedimientos establecidos de la compañía para considerar una situación y cómo denunciarla. Se debe brindar capacitación adicional a los empleados en las áreas de envíos y recibos, y también a aquellos que reciben y abren el correo. Además, se debe ofrecer capacitación específica para ayudar a los empleados a mantener la integridad de la carga, reconocer conspiraciones internas y proteger los controles de acceso. Estos programas deben ofrecer incentivos por la participación activa de los empleados.



## LAP apoya todas las iniciativas que conduzcan a escanear el 100% de la carga aérea

El Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez" es el principal punto por donde circula la carga aérea del Perú. Entrevistamos a Jaime Daly, gerente general de Lima Airport Partners -LAP, la empresa concesionaria de esta infraestructura que es clave en la cadena de distribución logística internacional.



**D**esde el punto de vista del negocio de LAP, ¿Cuál es su apreciación de los alcances que ha logrado el tema de seguridad en el comercio global, tras los sucesos del 11 de setiembre de 2001 (11S)? ¿De qué manera este tema ha afectado las operaciones de su empresa en el curso de los últimos años?

Luego de ocurridos los sucesos del 11 de setiembre, toda la industria aeronáutica a nivel mundial se vio severamente afectada. En el Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez" el volumen de pasajeros cayó drásticamente en el 2001 hasta 4,1 millones y recién en el 2003 tuvimos el mismo volumen de pasajeros que en el 2000, es decir, 4,5 millones.

Esta situación afectó los ingresos de Lima Airport Partners.

Con respecto a la seguridad, fue necesario reforzarla e implementamos una serie de normas establecidas por las autoridades competentes, como la relacionada con el transporte de líquidos, aerosoles y geles, establecida por la Dirección de Aeronáutica Civil, por recomendación de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional).

Debido a las consecuencias del 11S las organizaciones que conforman la cadena logística internacional están asumiendo en los últimos años el diseño de nuevas medidas de seguridad para enfrentar la amenaza de actividades ilícitas. ¿Cómo describiría la política de seguridad de LAP para librar a la carga de exportación de las amenazas del narcotráfico, contrabando y el terrorismo, este último una preocupación central de los mercados desarrollados?

En el Programa de Seguridad del Aeropuerto "Jorge Chávez", apro-

| FLUJO DE CARGA EN EL AEROPUERTO JORGE CHAVEZ<br>En Kg |             |             |      |
|---|-------------|-------------|------|
|   | 2007        | 2008        | Var% |
| Internacional   | 203,014,915 | 208,665,246 | 2,8  |
| Nacional  | 22,355,039  | 30,446,788  | 36,2 |
| Total   | 225,369,954 | 239,112,034 | 6,1  |

Fuente: LAP

bado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, se establece claramente la responsabilidad de Lima Airport Partners como operador del aeropuerto, en la prevención de actos de interferencia ilícita (sabotaje, apoderamiento ilícito de aeronaves, atentado a las instalaciones, etc.) en las zonas restringidas del aeropuerto.

Por otra parte, si bien la lucha contra el tráfico ilícito de drogas es responsabilidad de los organis-

mos correspondientes del Estado Peruano, Lima Airport Partners apoya decididamente la lucha frontal que las autoridades libran contra este flagelo de la sociedad, brindando todas las facilidades que están a su alcance. Prueba de ello es la obtención de la Certificación BASC para las operaciones de carga y correo aéreo en el "Jorge Chávez", la cual asegura el reforzamiento de las medidas de seguridad en ese sentido.

"Estamos totalmente comprometidos con la seguridad en el aeropuerto (...) la obtención de la Certificación BASC para las operaciones de carga y correo aéreo en el "Jorge Chávez" garantizan la implementación de un Sistema de Gestión en Control y Seguridad para las operaciones de comercio exterior."



Como sabe, la U.S. Transportation Security Administration (TSA) está trabajando con The International Air Cargo Association (TIACA) en el Certified Cargo Screening Program (CCSP) destinado a fortalecer la seguridad en la industria aérea internacional mediante el escaneo del 100% de la carga. Este objetivo debe ser implementado plenamente en agosto de 2010. ¿De qué manera está participando LAP en este proceso y cuáles serán los efectos que tendrá en el mercado de carga aérea peruana?

En nuestro país, la revisión de la carga es manejada directamente por los Terminales de Almacenamiento de Carga y Correo Aéreo, los cuales son contratados por las líneas aéreas para realizar la revisión correspondiente, previa al traslado de la carga a las zonas restringidas del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez" y a las aeronaves.

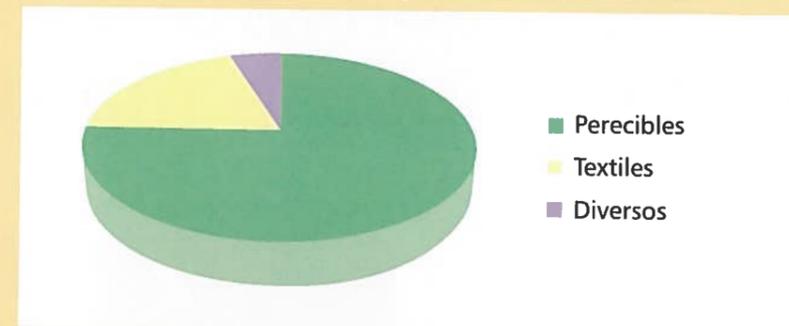
Por su parte, Lima Airport Partners apoya todas las iniciativas que nos conduzcan a lograr que sea posible escanear el 100% de la carga aérea. En ese sentido, el año pasado el Centro de Carga y Correo Aéreo de LAP le facilitó a Aduanas un área para la inspección de la carga a través de la utilización de un equipo de Rayos X de última tecnología. Lamentablemente, ese equipo fue trasladado a otro puesto de con-

**AEROLINEAS DE CARGA QUE OPERAN EN EL AEROPUERTO JORGE CHAVEZ**

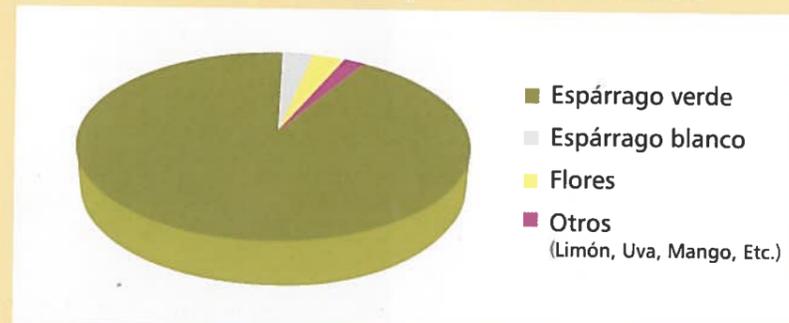
- AEROLINEAS TAMPA CARGO
- ABSA
- AMAZON SKY
- ARROW AIR
- ATLAS AIR
- ATSA
- CENTURIÓN AIR CARGO
- CIELOS DEL PERU
- FLORIDA WEST
- LAN CARGO
- MARTIN AIR HOLLAND
- TRANSAER

Fuente: LAP

**Tipos de productos exportados a través de LAP**



**Principales percibles exportados a través de LAP**



trol aduanero fuera del aeropuerto. Esperamos que muy pronto podamos contar con este tipo de equipos, a fin de continuar fortaleciendo la seguridad de la cadena logística de carga.

¿Cuáles fueron los criterios principales que le animaron a obtener la Certificación BASC y qué ajustes o cambios hubo que implementar al interior de su organización para cumplir con el respectivo proceso de certificación?

La mejora continua de la seguridad en el aeropuerto y, en particular, la puesta en práctica de medidas que puedan facilitar nuestra lucha contra el contrabando de mercancías y el tráfico ilícito de drogas. La Certificación BASC nos ha permitido integrar y mejorar procedimientos, a fin de dar cumplimiento a todo lo estipulado en el Contrato de Concesión firmado por LAP con el Estado Peruano, y a las regulaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

¿Qué planes de mejora en el manejo de la carga tiene LAP para los siguientes meses o años?

Seguir invirtiendo en tecnología de punta y en la capacitación de nuestro personal para estar a la altura de los mejores aeropuertos del mundo y así mantener nuestro liderazgo en la región.

¿Cuál es su mensaje para los dueños de la carga del mercado de comercio exterior peruano respecto a las condiciones de seguridad logística a las que están expuestas sus mercancías cuando están bajo el control de LAP?

Estamos totalmente comprometidos con la seguridad en el aeropuerto y, en ese sentido, la obtención de la Certificación BASC para las operaciones de carga y correo aéreo en el "Jorge Chávez" garantizan la implementación de un Sistema de Gestión en Control y Seguridad para las operaciones de comercio exterior.

## La crisis: Perspectivas de largo plazo de la industria marítima

En el marco actual de indicadores negativos de la economía mundial, el sector marítimo no escapa a la preocupación de disminución de sus actividades.

La economía y el transporte, en general, han sido fuertemente sacudidos por las implicancias de la crisis internacional originada en las economías más desarrolladas.

Esta situación alcanzó a la industria marítima en un escenario donde su dinamismo estaba en franco proceso expansivo, con fuertes inversiones en equipo y en infraestructura, los cuales fueron alentados por una importante expansión de la demanda hasta el 2007.



**S**egún Ricardo J. Sánchez, experto en el sector transportes de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal), quien recientemente difundió el documento "La crisis: Perspectivas de largo plazo de la industria marítima, señales de exceso de tonelaje y precios locos" actualmente existen a nivel mundial señales de sobre-tonelaje y algunos proyectos están siendo revisados o suspendidos; los precios de la actividad presentan fuertes caídas, en especial en el último trimestre de 2008, aumenta la proporción de buques amarrados sin trabajo, y existe preocupación respecto al futuro inmediato.

Para el experto, las preguntas principales respecto a la crisis se refie-

ren a su profundidad y extensión en el tiempo, los cuales, para el caso de la actividad marítima y portuaria, son también centrales. Una revisión de la historia reciente del sector lleva a Sánchez a concluir que la duración y profundidad de la crisis económica han hecho que los efectos sobre la industria marítima hayan sido ligeros o dramáticos.

### Los efectos en el sector marítimo

Ricardo Sánchez sostiene que el sector marítimo y portuario es muy sensible a las crisis. Siempre resultó afectado, en mayor o menor medida. Para el especialista, dos momentos deben ser especialmente mencionados, y corresponden a las llamadas primera y segunda crisis

### Las crisis del sector marítimo en los últimos 40 años

La revisión de las crisis que atravesó la industria marítima en los últimos 40 años lleva al especialista a relacionar los principales indicadores de construcción naval (contratos de construcción de nuevos barcos para cada año, entregas anuales y cartera total al final de cada año) en periodos de cinco grandes crisis internacionales desde 1970, sin contar la actual, que también tiene un origen en las finanzas internacionales.

La primera crisis se ubica en 1973 año cuando se concretó la decisión de Estados Unidos de abandonar la convertibilidad de los dólares al oro, dando lugar a la eliminación del sistema de Bretton Woods –de tipos de cambio fijos– que rigió a partir del final de la Segunda Guerra Mundial. Pero además produjo la segunda devaluación del dólar, después de la realizada en 1971. El 17 de octubre de 1973, las naciones árabes aprovecharon la escasez mundial de petróleo y cuadruplicaron su precio (En 1974 el precio del petróleo llegó a 11,5 dólares, desde 2,5 en octubre de 1973), aplicando un embargo a los países que apoyaron al Estado de Israel en la guerra de aquel año. Por la acumulación de situaciones, el mundo cayó en recesión,

pero entró además en un proceso inflacionario, con un sistema monetario internacional que se había desmembrado.

En 1979, comenzó la llamada "segunda crisis del petróleo", caracterizada por: altos precios del petróleo y de los productos industriales, caída de los precios de los productos básicos, aumento de las tasas de interés reales, grandes movimientos (fugas) de capitales, disminución de los ingresos por exportaciones por la baja de los precios de los productos primarios y de la reducción del volumen total exportado. En conjunto, dichos fenómenos dieron origen a la "crisis de la deuda" de los países en desarrollo y especialmente de América Latina, con graves desequilibrios en sus balanzas de pagos.

La tercera crisis tiene lugar a inicios de los años '90, junto con los problemas financieros en los países escandinavos y la grave situación financiera de Japón (las burbujas). Sin embargo, otros hechos de ese entonces hicieron su aporte al desarrollo de la crisis, como el conocido "lunes negro" de Wall Street de 1987 que arrastró a las bolsas del mundo, la debacle nuevamente ocurrida en 1989 en el

mismo sitio, la caída del muro de Berlín, los cambios políticos en la ex Unión Soviética y su área de influencia, etc., como así también la crisis del Sistema Monetario Europeo, ocurrida entre 1992 y 1993.

Pasando la mitad de la década, la gran crisis siguiente se originó en el Sudeste Asiático, en 1997, precedida de otras, como por ejemplo el denominado "efecto tequila". La crisis comenzó con la devaluación en Tailandia, y afectó gravemente a Corea, Malasia, Filipinas e Indonesia, pero desembocó en una crisis global.

Finalmente, en el inicio del nuevo milenio, aparece la última gran crisis internacional –precedente a la actual. Diferentes sucesos, como la crisis de las punto.com, debacles bursátiles varias, pérdidas de confianza internacional, corridas hacia activos conservadores, etc. se sumaron a los acontecimientos del año siguiente, en particular los ataques del 11 de septiembre de 2001 (las bolsas cayeron reiteradamente y la desconfianza generalizada afectó las inversiones y el nivel de actividad en casi todo el mundo). La crisis de inicios de la década actual fue también global, pero afectó severamente a varios países latinoamericanos y caribeños.

del petróleo (1973 y 1979) –ver texto de recuadro-. Señala que la crisis en sí misma, y la posterior recesión económica, provocaron una enorme cantidad de buques amarrados y sin trabajar y una secuencia importante de cancelación de órdenes de construcción naval. Los astilleros alrededor del mundo se encontraron con una gran capacidad de producción sin uso.

Así revela, por ejemplo, que las órdenes de construcción de buques

se redujeron un 65% entre 1973 y 1974, continuando la caída hasta 1978 cuando registró una cantidad que fue el 10% de la de 1973. Debido a que hubo una parte de las órdenes de construcción naval que se mantuvieron, el volumen de entregas se mantuvo creciente hasta 1976, aunque a partir de aquel año también comenzó a declinar.

Sin embargo, junto con la segunda crisis del petróleo, se inicia un doble efecto dañino: por un lado se pro-

dujo una caída del volumen total de mercancías transportadas por mar, y, al mismo tiempo, hubo nuevos efectos perniciosos sobre la construcción naval. Respecto al primero, se inició un periodo de retracción del transporte por agua que se prolongó desde 1980 a 1985, con cinco años seguidos de crecimiento negativo. A partir de 1986, y hasta 2007, se mantuvo el crecimiento positivo del transporte marítimo en su conjunto (con-

tenedores, bulk, tanker y otros), que se dió a una tasa media anual de 3,5%.

La construcción naval tuvo altibajos; sin embargo, nunca recuperó las tasas de crecimiento previas a 1973, sino hasta treinta años después: 2003-2004 y 2005-2007 (considerando la pendiente de la cartera). En 2001 y 2002 hay una disminución de órdenes y un estancamiento en la cartera, pero el año 2003 inicia el periodo de mayor auge, con crecimientos constantes de las órdenes de construcción, de las entregas de buques y de acumulación de cartera pendiente.

El autor resalta como consecuencia del análisis que la actividad del transporte marítimo, desde el punto de vista de la teoría económica, es una industria multi-producto (multiservicio) y, en consecuencia, cada segmento debe ser estudiado individualmente.

Asimismo, respecto a la crisis actual, como ocurrió después de 1973,

señala que es posible ver un comportamiento similar, con una gran disponibilidad de buques, sean graneleros o portacontenedores, pero que ahora parece menos atractiva al estar navegando con muchos espacios vacíos en su interior, con lo que aumenta la flota ociosa, amarrada, sin trabajo. Entonces, la pregunta fundamental es que tan larga y profunda es la crisis que viene después de 2008.

No obstante, cabe recordar que el transporte acuático mundial ha tenido en los últimos 20 años un comportamiento sostenido y creciente, aún en medio de fuertes

“A partir de 1986, y hasta 2007, se mantuvo el crecimiento positivo del transporte marítimo en su conjunto...”

crisis, y que ello ha “arrastrado” a todo el sector del transporte y la logística al interior de muchos países. En este periodo, el comercio internacional medido en volumen crece a una tasa superior al de la actividad económica general, mientras que el comercio contenerizado supera a ambas. A su vez, el movimiento portuario de contenedores es el que más crecimiento presenta. Aún en la crisis de 2000-2002, las tasas de crecimiento total se redujeron, pero sin volverse negativas.

El experto Ricardo Sánchez concluye señalando que “... el año 2008 indica la presencia (o el inicio) de una crisis (posiblemente severa) para los asuntos marítimos, lo cual incluye señales de sobre tonelaje, caída de fletes, astilleros plenos de órdenes en progreso (las cuales fueron acordadas a precios muy altos) y proyectos portuarios para expansión de capacidad bajo severa revisión (...) la historia nos muestra que el sector marítimo es muy sensible a dichas crisis y de su extensión y profundidad depende el grado de impacto. El riesgo de sobre tonelaje y exceso de oferta es preocupante, aún cuando hemos visto que los patrones de conducta del transporte son estables”.

También sostiene que las bajas de los fletes son una buena noticia en el corto plazo. Sin embargo, tales caídas, como fueron las anteriores subidas, y la alta volatilidad, indican la existencia de un problema más grande que llama a preocupación. Por ello, en una suerte de invocación clama por un sector marítimo consolidado que trabaje a precios razonables, situación necesaria para la actividad productiva y comercial, y para asegurar el desarrollo económico.



## BASC pone en vigencia la adopción de criterios mínimos de seguridad C-TPAT

Después que el 28 de octubre de 2008 la Organización Mundial BASC – OMB (Business Alliance for Secure Commerce) presentara los nuevos Estándares BASC versión 2008, los cuales adoptan los criterios mínimos del programa de seguridad Alianza Aduanas-Comercio Contra el Terrorismo (C-TPAT por sus siglas en inglés), el capítulo peruano BASC PERU ha sido elegida como uno de los capítulos sede de los Cursos de Actualización para Auditores Externos que está desarrollando la OMB con el objetivo de dar a conocer y poner en práctica la metodología de planificación, ejecución, verificación y control de las auditorías correspondientes. Posteriormente, BASC PERU estará en la capacidad de dictar el curso regular Auditor Interno BASC.

La adopción ha generado una comparación de los estándares de los

programas de seguridad de ambas organizaciones, dejando un saldo de estándares adicionales a favor de BASC, los cuales comprenden temas como: Estudio legal; Sistema de gestión; Administración y selección de personal propio subcontratado y/o administrado; Mantenimiento y capacitación; Sistema de seguridad; Logística de recibo y despacho de carga; Control de materias primas y material de empaque; Control de documentos y de información.

Como se recuerda, la decisión de adoptar los criterios mínimos del C-TPAT obedeció a que estos también están dirigidos a fortalecer la integridad de la Cadena de Suministro que conforman todos los actores de la Cadena de suministro del comercio internacional, incluyendo a los importadores, exportadores y a sus prestadores de servicio (Agen-

tes de aduana, transportadores, puertos marítimos, líneas marítimas y aéreas, etc.). Además, el C-TPAT ha adquirido prestigio y liderazgo a nivel mundial en el campo de la seguridad comercial. Tiene en su haber la firma de acuerdos de reconocimiento mutuo con programas de seguridad y con aduanas de diferentes países como Nueva Zelanda, Canadá, Jordania, Japón, Unión Europea.

Asimismo, la adopción tiene en cuenta los objetivos del “Marco Normativo para asegurar y facilitar el comercio Global” de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), mecanismo cuya implementación avanza a través del reconocimiento mutuo entre aduanas y los programas de cooperación, lo cual conduce a lograr un lenguaje común de los criterios o estándares de seguridad.

## En mayo vigente la modificación de norma Antibioterrorismo de EEUU

Recientemente la cancillería peruana comunicó que la Oficina del Centro de Seguridad Alimenta-

ria y de Nutrición Aplicada (CF-SAN por sus siglas en inglés) de la FDA de Estados Unidos ha informado sobre las modificaciones efectuadas a la “Norma Interina Final” para la importación de alimentos en ese país, que rige desde diciembre de 2003, y que es conocida como norma Antibioterrorismo, la cual obliga antes de la exportación a registrar ante el FDA las empresas productoras de alimentos así como notificar antes del despacho mismo de los productos.

La “norma final” entra en vigor el seis de mayo de 2009 y contiene

cambios menores respecto a la norma anterior así como busca agilizar procedimientos y trámites para evitar distorsiones al comercio. Los cambios principales son:

- Se precisa el concepto de “productor” (“manufacturer” en inglés) como productor final del producto, y no las empresas de pre-procesamiento o los almacenes de depósito anteriores a los despachos de exportación.

- Se amplía los plazos de notificación máxima anticipada a 30 días

(Continúa sgte. página...)



(...viene de la página anterior)

calendario para las notificaciones vía ABI/ACS y a 15 días calendario para las notificaciones por PNSI pero se mantienen los plazos mínimos previos a la llegada de la mercadería de dos horas en el caso de transporte terrestre por carretera, de cuatro horas en el caso de transporte aéreo y de tren y de ocho horas en el caso del barco. Estos plazos no se aplican a los despachos vía correo que están sujetos a la presentación de la Notificación Previa antes de su despacho y que deben anotar en el paquete o sobre el correspondiente número de registro.

- Se exonera del cumplimiento de la norma a los alimentos transportados por valija diplomática.

- Se flexibiliza la norma exonerando también a los despachos de carácter personal, como son los regalos dirigidos a personas individuales y que no tienen fines comerciales. Sin embargo, esto no cubre a las muestras comerciales, que en caso puedan ser ingeridas (por ejemplo, por degustación en una feria comercial) están sujetas a la notificación previa, como también al registro de la empresa productora.

- Facilita el registro por correos express o "couriers" al poder incorporarse el número de referencia ("tracking number") en vez del AWB o Conocimiento de Embarque.

- Facilita el tránsito de la mercadería no destinada para el consumo en Estados Unidos.

- Excluye a los productos carnicol que tienen procedimientos especiales con la FDA.

La cancillería señala que para consultas específicas desde el exterior los interesados pueden llamar al teléfono 301 5750156. También se pueden hacer consultas en: <http://www.cfsan.fda.gov/~furl/helpf2.html>

**www.logisticasegura.es**

ESCS, Comunidad Logística Segura, es una plataforma para la promoción y la mejora de la seguridad de la cadena de suministro. Promueve la aplicación de las mejores prácticas internacionales en materia de seguridad.

**www.logisticsworld.com**

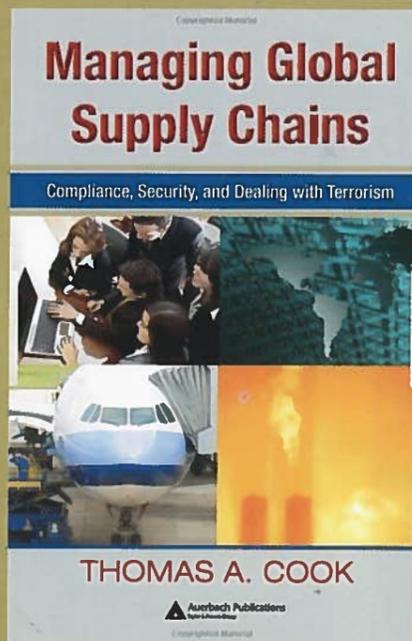
Logistics World es un directorio de logística en Internet. Brinda datos de compañías, proveedores logísticos, consultores, agentes de carga multimodal, etc., así como provee datos de organizaciones similares.

**www.hkla.org.hk**

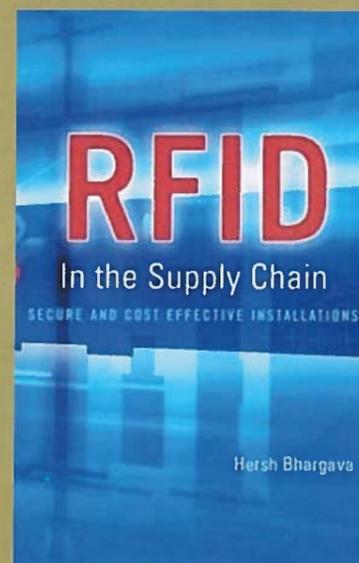
The Hong Kong Logistics Association (HKLA) es una institución profesional enfocada en logística y cadena de suministro. Promueve la logística moderna con énfasis en la eficiencia y la seguridad.

**www.astl.org**

AST&L es una organización profesional fundada en 1946 en Virginia, EEUU, por un grupo de industrias líderes con alto nivel académico y promueven educación a operadores del mundo logístico.



"Managing Global Supply Chains: Compliance, Security, and Dealing with Terrorism" es un libro reciente que incorpora al terrorismo como variable de la cadena de suministro. Su autor es Thomas A. Cook. Se puede encontrar en Amazon.



"El libro 'RFID in the Supply Chain: Secure and Cost Effective Installations' se enfoca en la tecnología RFID como herramienta de apoyo para mejorar los costos. Su autor es Hersh Bhargava. Disponible en Amazon.



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

# CAPACITACIÓN Y EVENTOS

## Formando una Cultura de Seguridad en el Comercio Exterior

### Talleres de Seguridad

- Interpretación de la Norma y los Estándares BASC
- Inspección de Contenedores
- Gestión del Riesgo en la Empresa
- Mercancías Peligrosas
- BASC y las Buenas Prácticas en la Gestión de RR.HH
- Prevención de Conspiraciones Internas
- Prevención de Lavado de Activos
- Trazabilidad en la Cadena Logística del Comercio Internacional
- Seguridad en los Sistemas de Información, entre otros

### Curso de Auditores Internos BASC

### Seminarios y Talleres Internacionales

### Capacitaciones In-House

INFORMES:

Teléfono: (51-1) 6128304

[claudia.olivari@imagen.basceru.org](mailto:claudia.olivari@imagen.basceru.org)

[www.basceru.org](http://www.basceru.org)



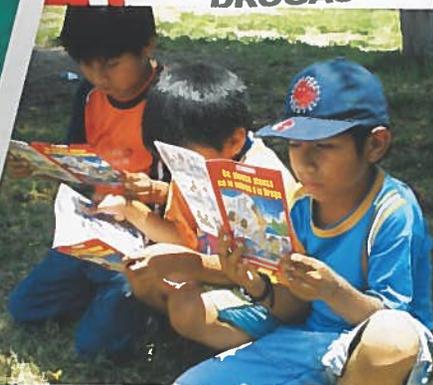
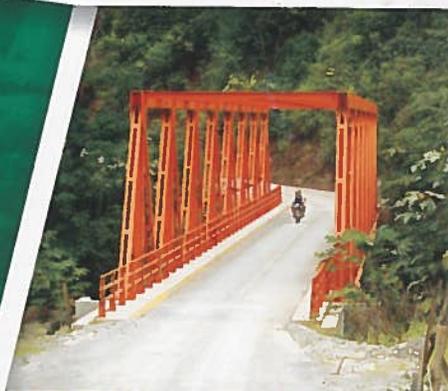
# DEVIDA

Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Drogas

Siete años conduciendo en forma eficiente y concertada las políticas contra las drogas en el país con el fin de lograr que la población peruana excluya acciones vinculadas a la producción y consumo de drogas; y privilegie estilos de vida saludables.

## Programas

- ▶ Prevención y Rehabilitación.
- ▶ Desarrollo Alternativo, Integral y Sostenible.
- ▶ Conservación del Medio Ambiente.
- ▶ Control de Oferta.
- ▶ Cooperación internacional.



Oficina Central: Av. Benavides 2199 - B Lima 18 - Perú  
Teléfonos: (51-1) 449-0007 / 449-0057  
E-mail: [devidacomunicaciones@devida.gob.pe](mailto:devidacomunicaciones@devida.gob.pe)  
[www.devida.gob.pe](http://www.devida.gob.pe)