

Cargo

Año II / 2009 - 3

Security

PUBLICACIÓN ESPECIALIZADA EN SEGURIDAD DE LA CADENA DE SUMINISTRO INTERNACIONAL

Modernización portuaria ... con seguridad



Su situación en diversos mercados
La Regla de 24 Horas

Criterios básicos de
Seguridad portuaria

Reflexiones para la cadena de carga
Competitividad y seguridad

Cooperación en seguridad
Unión Europea y otros países

Entrevistas

Carlos E. Ochoa
Supervisory Program
Manager del C-TPAT, EEUU

Ignacio F. Ibáñez
Gerente de Programa
del CICTE/OEA



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

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

Director
César Venegas Núñez

Edición / Redacción
Únicos Montes Espinoza

Coordinación
Cathy Ganoza Gasco

Suscripciones y Publicidad
info@imagen.bascperu.org

Diagramación / Prerensa / Impresión
GRUPO VISION PUBLICIDAD S.A.C.
Av. Arceghino 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
Bvo 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 Amorrotu 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 (e)
César Venegas Núñez

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.

REGISTRO DE MARCA. Certificado Nº 00153963 (Resolución Nº 010346-2009/DSD-INDECOPI)

Contenido

EDITORIAL

- 2 ¿Qué implica un sistema nacional de inspección no intrusiva?

PORTADA

- 3 Inversión y eficiencia portuaria... con seguridad.
6 Los criterios básicos de seguridad portuaria.
8 Competitividad y seguridad de la cadena de carga.

ENFOQUE

- 11 Consideraciones para el manejo seguro de contenedores.
14 Visión BASC de la seguridad del contenedor.

AL DIA

- 16 La "Regla de 24 Horas" en importantes mercados.

DESDE ADENTRO

- 20 Cooperación en seguridad Unión Europea - terceros países.

ENTREVISTA

- 22 Carlos E. Ochoa, gerente de Programa del Customs – Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT), Estados Unidos.
25 Ignacio F. Ibáñez Ferrándiz, gerente de Programa Asistencia Legislativa y Lucha contra el Financiamiento del Terrorismo - Seguridad Marítima, del CICTE/OEA.

COLUMNIA

- 28 Seguridad y escasos recursos en tiempos de crisis.
29 El foco en la seguridad de la cadena de suministro.

NOTICIAS Y EVENTOS

- 30 BASC certifica más empresas.
30 La amenaza crece.
30 Reduciendo los riesgos en trámites.
31 IATA se enfoca en la cadena de suministros.
31 Encuentro internacional sobre seguridad portuaria.
31 Cumbre internacional de puertos y transporte intermodal.

DIVERSOS

- 32 Libros especializados en seguridad de cadena de suministros.

Nuestro reto: asegurar y facilitar el comercio simultáneamente



Actualmente, frente a la necesidad de consolidar los niveles de competitividad internacional, no hay país que esté descuidando la modernización de sus infraestructuras logísticas como parte de una política integral de desarrollo nacional. Como quiera que en este último aspecto está inmersa la seguridad nacional

y, a su vez, dentro de ella—debería estarlo— la seguridad de la cadena de suministro; no es de extrañar que, hoy por hoy, la aspiración de un país que avizora un futuro mejor es plantearse el reto de competir con calidad y seguridad.

Nuestro país promueve el comercio exterior como una de las columnas motoras del desarrollo y para ello moderniza las infraestructuras de carga terrestre, marítima y aérea.

Sin embargo, consideramos pendiente en la agenda nacional, el hecho de no contar aún con un sistema eficiente de operación logística enfocado en la seguridad de la carga de comercio exterior, entendiendo por seguridad que: no sea objeto del comercio ilícito (contrabando y violaciones a la propiedad intelectual); no sea usado por el narcotráfico (insumos, drogas y lavado de activos); y no sirva para fines terroristas (armas y sustancias que afecten la vida y la salud). ¿Cuáles serían sus componentes? En una fase inicial el reto es implementar los siguientes elementos base:

- a) Crear un sistema nacional de inspección no intrusiva.
- b) Que el puerto del Callao sea postulado a la acreditación CSI (Container Security Initiative del CBP). En ruta a ello, ENAPU inició el proceso de obtención del Certificado BASC.
- c) Que la SUNAT inicie la implementación y posterior homologación con otras aduanas, del programa de Operador Económico Autorizado (OEA) en el Usuario Aduanero Certificado (UAC), que es el operador del comercio exterior certificado por la SUNAT (DL 1053 Ley General de Aduanas - 27.05.08).

El primer elemento implica dotar de equipos de inspección (rayos X) en puntos estratégicos de control, emprendimiento agresivo que permitiría elevar los niveles de eficiencia en el control de las actividades ilícitas señaladas, sin demorar

ni manipular directamente la carga. Si el Callao logra ser un puerto CSI implicaría que estará en camino de ser un puerto Hub de la Costa Oeste de Sudamérica. Actualmente, los puertos CSI de la región están en el Atlántico y en El Caribe, más no en el Pacífico, por lo que seríamos el único puerto del Pacífico Sur Occidental donde la aduana americana controle la carga en origen y no en destino. Sería una gran ventaja competitiva para nuestras exportaciones.

Un conveniente "atajo" para lograrlo es que el Callao obtenga el Certificado BASC, lo que facilitará enormemente su proceso de evaluación, si es que el Perú solicita esta acreditación al Customs and Border Protection (Aduana de EEUU). Desarrollar la tercera base implica estar en sintonía con lo más novedoso de las condiciones para fortalecernos en el comercio global: ser un Operador Económico Autorizado (OEA), lo cual, a su vez, significa ser una empresa u organización con las mejores prácticas de seguridad logística, o lo que es lo mismo, ser totalmente confiable ante los ojos de las autoridades aduaneras y policiales del mundo.

En el presente año, la SUNAT suscribió ante la Organización Mundial de Aduanas (OMA) la Carta de Intención al programa Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade, el cual enfatiza que la acción de facilitar el comercio va de la mano con asegurarlo. Concepto que está siendo aplicado por todas las aduanas del mundo.

Adicionalmente, debemos decir también que, a pesar de la labor de organizaciones como BASC PERÚ, el mercado nacional lamentablemente aún es deficitario en conocimiento y sensibilidad en el tema de comercio seguro. Por ello nos proponemos fortalecerlo con el apoyo de las autoridades y entidades amigas a través del Foro Internacional sobre Comercio y Carga Segura, para lo cual estamos convocando para el mes de noviembre a autoridades y expertos mundiales para difundir la situación de la seguridad de la cadena de distribución mundial y todo lo que implique estar libre de riesgos de actividades ilícitas en el comercio global.

No debemos perder de vista que la seguridad del comercio y por ende del transporte, es actualmente el componente más estratégico de la competitividad global porque maximiza la capacidad de aprovechamiento de las ventajas económicas del comercio mundial. De ahí que el sector privado y nuestras instituciones públicas compartan la responsabilidad vía una estrecha coordinación y cooperación.

Raúl Saldías Haettenschweiler
Presidente
BASC PERÚ

Inversiones y eficiencia portuaria ... con seguridad

Mario Arbulú, presidente ejecutivo de la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU), ha manifestado recientemente que nuestro puerto emblema consolidará su condición de Hub cuando ya tenga 10 grúas pórtico operando hacia el 2010. Para llegar a esta cantidad, el funcionario ha revelado que la compra de grúas adicionales está en pleno proceso, tanto así que la empresa estatal ya cuenta con el perfil aprobado para comprar dos más de estos equipos, encontrándose en la fase de estudio de factibilidad para posteriormente, una vez aprobado, pase al proceso de licitación internacional.

Considerando que la culminación de este proceso va a permitir adquirir las dos grúas adicionales, en el 2010 éstas se sumarían a las dos grúas adquiridas el 2008 en el Muelle Norte y a las otras seis grúas Post Panamax que deberían estar instaladas en el Muelle Sur, zona concesionada a la transnacional DP World.

En efecto, esta empresa ya anunció que el inicio de operacio-

La ilusión de ser un puerto Hub es una aspiración de toda importante infraestructura portuaria. No es una excepción para nuestro primer puerto, el Callao, que en los últimos años ha estado experimentando mejoras sustanciales que estarían allanando el camino para lograr dicho objetivo. Sin embargo, esta aspiración debe ser acompañada por el cumplimiento de una condición crucial para estos tiempos: la seguridad. ¿Se está considerando este factor?

nes de este muelle debe darse en el segundo trimestre del 2010, por lo que ha acelerado los trabajos de construcción que deberían estar culminados durante el primer bimestre del 2010.

Al respecto, Odebrecht Perú Ingeniería y Construcción, empresa encargada de la construcción, ha manifestado que las construcciones del Muelle Sur, así como el puerto para exportar el gas natural licuado (GNL) de Camisea en Pam-

pa Melchorita (límite entre Lima e Ica), estarán culminadas en los primeros meses del 2010.

En el Muelle Norte también

Pero eso no es todo, está pendiente el resultado de la propuesta de DP World, presentado en diciembre de 2008, para obtener también la concesión del Muelle Norte (también conocido como Muelle 5), para lo cual ha ofrecido invertir la suma de US\$ 1.300 millones para reconstruir y repotenciar dicha infraestructura del puerto chalaco.

El terrorismo: El mayor riesgo

De un tiempo a esta parte, las infraestructuras portuarias, como partes conformantes de la cadena logística de distribución internacional, son consideradas como zonas críticas de seguridad porque a través de ellas, sea como punto de origen o destino, circulan más del 80% del tráfico de carga mundial. Por esta razón, los sectores público y privado están dispuestos a enfocarse sus esfuerzos para lograr que las operaciones en estas zonas no solo cumplan con altos estándares de eficiencia en el movimien-



PERÚ: PLANES DE INVERSIÓN EN PUERTOS

Puerto	Inversión US\$	Exportación
Terminal Sur Callao	308 millones, fase I	Contenedores
Puerto Melchorita, Chincha	332 millones	Gas
Miski Mayo, Bayóvar	60-90 millones	Fosfatos
Proyecto Puerto de Ancón	300 millones, fase I	Multipropósito
Proyecto de Chancay Port	400 millones	Multipropósito
Propuesta DPWorld Muelle Norte, Callao	1.300 millones	Contenedores
Proyecto Bahía San Juan de Marcona	132,5 millones	Minerales
Puerto San Nicolás, Shougang	250 millones	Minerales
Puerto de Paita	228 millones	Contenedores
Puerto San Martín, Pisco *	50 millones	En estudio
Puerto de Salaverry *	80 millones	Agro y minerales
Puerto de Ilo *	180 millones	En estudio
Yurimaguas *	55 millones	En estudio
Pucallpa *	29 millones	En estudio
Iquitos *	20 millones	En estudio

(*) Plan de concesiones, Gobierno del Perú.

to de las cargas, sino también con los niveles respectivos de seguridad integral. Lograr la eficiencia pero sin seguridad no garantiza a los administradores de los puertos una rentabilidad continua porque en un momento cualquiera las amenazas y los riesgos que se ciernen sobre la cadena de suministro pueden hacerse realidad, con consecuencias impredecibles. Hasta antes de setiembre de 2001 la preocupación por las amenazas en el mundo se centraban en actividades ilícitas como el contrabando y el narcotráfico, pero actualmente el terrorismo capta la primera preocupación.

La región latinoamericana podría ser un escenario probable de futuras acciones terroristas que, utilizando la cadena de distribución del Comercio Exterior, podrían causar atentados inesperados en algún país desarrollado, los cuales son, como se sabe, su objetivo principal.

Contrario a lo que puede pensarse, la presencia de grupos terroristas en esta región no es remota. Recientemente, en julio, luego de su visita a Israel, el vicepresidente colombiano, Francisco Santos, aseguró que a su gobierno le preocupa la presencia del gru-

po islámico Hezbolá en América Latina. "Existe una preocupación inmensa por la presencia de esta organización en América Latina, su presencia en el vecino país es una inquietud permanente que el gobierno israelí ha presentado...", manifestó el político sin especificar el país, pero al parecer haciendo referencia a Venezuela.

Los riesgos que conlleva esta situación toman mayor fuerza si se trata de puertos principales que apuntan a convertirse en Hubs, tal como es el caso del Callao. En este caso, tratándose de una compañía de las dimensiones de DP World, es pertinente pensar que están trabajando sobre la base de las consideraciones señaladas. De este modo, seguramente todo proyecto portuario de la empresa tiene en cuenta los criterios mínimos de seguridad que enarbolan importantes instituciones, tales como la Organización Marítima Internacional (OMI) y el Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) de Estados Unidos.

Principios de seguridad portuaria

Todo puerto es un complejo de infraestructura física y organizacio-

nal. Existe una diversidad de éstos según las funciones que realizan (terminal interior de carga, puertos de transbordo, puertos de enlace, etc.) y los servicios que prestan. El criterio tradicional indica que la disposición física de sus unidades y equipos sean diseñadas según los objetivos de funcionalidad, eficiencia y rentabilidad del negocio.

De acuerdo a la nueva realidad en que se incluye objetivos de seguridad, el diseño es en función de diversos factores, tales como: servicio regular de contenedores, terminales especializados, operaciones de transbordo, equipos para el movimiento interior, manipulación del contenedor en tierra, equipamientos para carga/

DATOS

Muelle Sur

Con una inversión total de más de 300 millones de dólares, la infraestructura del Muelle Sur está planificada sobre un área total de 215 mil metros cuadrados. Tendrá 650 metros de largo y contará con dos amarraderos de 325 metros cada uno. Para el movimiento de contenedores contará con seis grúas pórtico de muelle y 18 grúas pórtico de patio.

Pampa Melchorita

La exportación del gas de Camisea a través del puerto de Pampa Melchorita es un proyecto nuevo que implica más responsabilidad para los operadores y las autoridades en el ámbito de la seguridad de la cadena de suministro que generará una vez que inicie sus operaciones. La construcción física debe culminar en enero del 2010 y forma parte del complejo un muelle de más de 1.000 metros de extensión.

descarga de buques, etc.

Intrínsecamente, los condicionantes asociados a la forma final del puerto dependerán de la filosofía y los criterios del control de accesos (personas, vehículos y mercancías), las zonas de control, la evaluación de personas, los procedimientos, subsistemas de protección anti-intrusión, medidas activas y pasivas, zonas marítimas de seguridad, control de aproximación de buques, identificación y análisis de riesgos de la instalación portuaria, tipos de posibles daños, clasificación de los riesgos, hechos derivados de actividades sociales, análisis de niveles y valoración de vulnerabilidad, medidas de contención y salida ante situaciones de crisis, etc.

Según los especialistas, la seguridad de una infraestructura debe evaluarse a partir de un análisis de sus prácticas de seguridad basadas sobre criterios de seguridad mínima. Se reconoce la compleji-

dad de un puerto marítimo y las operaciones que se realizan en sus terminales.

Programas de seguridad marítima

Como ya es norma mundial, desde julio de 2004 puertos como el del Callao, operan actualmente bajo el Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias de la OMI (Código PBIP o Código ISPS por sus siglas en inglés) y están sujetos a mandatos de seguridad definidos debidamente por dicha entidad. Adicionalmente, existen otros sistemas de seguridad como el Acta de Seguridad de Transporte Marítimo de Estados Unidos (MTSA por sus siglas en inglés). Sin embargo, no existe un sistema perfecto. Cada caso es diferente por razones geográficas, demográficas, comerciales, de cultura, entre otras. La adaptación de un sistema propio de seguridad

basado en los criterios y fundamentos de los sistemas mencionados, ya sea añadiendo y complementando las exigencias de seguridad con medidas y prácticas sui-generis, conducirán a realizar y mejorar la seguridad en toda la cadena de suministro internacional.

De forma general, en toda estrategia de seguridad juegan un papel importante la instauración de tecnología para apoyar las labores del puerto. Son ejemplos de esto la utilización de tecnología de inspección no intrusiva así como de vigilancia permanente. Asimismo, la colaboración ante programas de seguridad vigentes es una herramienta eficaz para reducir los riesgos. Ejemplos de estos programas son la Regla de 24 Horas, la Iniciativa de Seguridad de Contenedores (CSI), etc. Si el puerto participa o cuenta con el certificado de miembro de un Programa de Seguridad de la cadena de suministro, debería indicarlo a sus socios de negocios como medio de construcción de una comunidad empresarial segura.



Almacenes · Warrants · Logística · Files



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



Los criterios básicos de seguridad portuaria



Cortés: CBP

Las exigencias para el socio comercial

El puerto debe tener por escrito los procedimientos comprobables para la selección de proveedores de servicios dentro de los límites del puerto o del terminal. También debe tener procedimientos de selección para nuevos clientes incluyendo los indicadores de si el cliente parece ser un negocio legítimo y no representa un riesgo de seguridad.

- **Procedimientos de seguridad:** Los procedimientos escritos deben apuntar a identificar factores específicos o prácticas que podrían revelar la necesidad de escrutinio adicional al cliente, incluyendo una inspección detallada física del exterior del contenedor antes de la carga en el navío. Estos procedimientos pueden incluir una remisión a las autoridades de los mercados de destino para una revisión remota. El puerto debe asegurar que los proveedores de servicio se someten a recomendaciones de seguridad. Una revisión periódica de los compromisos de seguridad del proveedor de servicio debería ser necesaria.

Seguridad del contenedor

Para todos los contenedores bajo la custodia del puerto, su integridad y las medidas de detección de violación o modificaciones físicas (compartimientos) deberían ser mantenidas para protegerlo contra la intrusión por personas no autorizadas que intentan cometer una conspiración interna.

- **Almacén de contenedores:** El almacenamiento de contenedores en un área segura para prevenir el acceso no autorizado y/o la manipulación, es responsabilidad del puerto. Los procedimientos de seguridad deben hacerse en el lugar para descubrir la entrada encubierta o no autorizada, asignando para ello a funcionarios policiales debidamente capacitados. La documentación debe ser fácilmente disponible para optimizar el control de la existencia de contenedores clasificados según su tipo, operación y la carga contenida. La institución de prácticas rutinarias para comprobar las conformidades es impostergable.

- **Los precintos de seguridad:** La existencia de procedimientos para reconocer y hacer un informe de los precintos de seguridad es obligatoria. El puerto debe seguir la política de que los usuarios utilicen precintos recomendados por autoridades del exterior para cumplir con los requisitos mínimos de seguridad.

Control del acceso físico

El puerto establece normas de acceso para prevenir la entrada no autorizada a las instalaciones de carga y mantiene el control de empleados, proveedores de servicio y visitantes. Las reglas de acceso deben incluir la identificación de empleados, los proveedores de servicios (sobre todo a conductores de camión), representantes gubernamentales y vendedores en todos los puntos de acceso restringidos. Según sea el caso, el acceso debe ser limitado a las áreas correspondientes.

- **Seguridad de personal:** Todos los individuos y vehículos que entran y salen del terminal deben ser conscientes de que serán controlados de acuerdo a la política interna del puerto y conforme a las leyes vigentes.

- **Empleados:** Un sistema de identificación de empleados debe ser implementado con propósitos de identificación, control y autorización de accesos. Los empleados deben tener acceso solo a los ambientes de área segura a donde necesitan ingresar para cumplir sus deberes y responsabilidades.

- **Revisión:** Todos los individuos y vehículos que ingresan y salen del puerto deben ser revisados por un guardia y advertidos de los propósitos de control de seguridad de la compañía según las normas internas y conforme a las leyes vigentes.

- **Visitantes/vendedores/proveedores:** Los visitantes, vendedores y proveedores de servicios, así como representantes gubernamentales, deben presentar identificación con fotografía para su ingreso a las instalaciones, manteniendo la relación registrada durante las jornadas

de trabajo. La validez de la identificación debe ser comprobada y asegurarse de que no ha expirado. Estas personas también deberían declarar los objetivos de su visita, precisando el área y persona a visitar.

- **Desalojo de personas no autorizadas:** Los procedimientos de control deben contemplar los métodos de ubicación, identificación y el desalojo de las personas no autorizadas (por duración de tiempo razonable, por permanencia en lugar distinto a lo declarado, etc.) que permanecen en las instalaciones. Si el individuo está operando en una zona internacional debe notificarse a las autoridades foráneas.

Seguridad de personas

En cumplimiento de las leyes y las regulaciones, deben existir procesos escritos y comprobables en la compañía para proteger a los empleados y comprobar periódicamente la situación regular de los mismos.

- **Verificación de empleos anteriores:** Todos los individuos y vehículos que entran y salen del terminal deben ser conscientes de que serán controlados de acuerdo a la política interna del puerto y conforme a las leyes vigentes.

- **Revisión de antecedentes e investigaciones:** De acuerdo a las normas, la revisión de los antecedentes e investigaciones deben ser realizados para formar un prospecto apropiado de la conducta de los empleados. La amplitud y profundidad de la revisión e investigación de los antecedentes, así como su periodicidad, deben responder a la sensibilidad del área donde se desempeñará el empleado.

- **Procedimiento de finalización de empleo:** El sistema de seguridad debe contar con procedimientos para remover la identificación, las facilidades y acceder al sistema en casos de terminación del empleo.

Procedimientos de seguridad

Las medidas de seguridad deben asegurar la integridad y la seguridad de los procesos relevantes para el transporte, manejo, control, envíos y almacenaje de la carga. Los procedimientos sirven para que personas no autorizadas accedan a las facilidades del puerto y los contenedores.

- **Control de carga:** La carga debe ser descrita en el tiempo de entrega al agente consignado. En caso de discrepancias en el tiempo de entrega, esto debe ser reportado a las autoridades pertinentes.

- **Embarque y registro:** La carga debe ser conciliada con el manifiesto de carga. Debe ser cuidadosamente descrita incluyendo los pesos, las etiquetas, y las piezas contadas y verificadas. Los conductores de la entrega de la carga deben ser identificados antes de la entrega.

- **Apertura de contenedor:** Si un contenedor es abierto para la inspección por las autoridades, sus puertas deben ser inmediatamente cerradas con los seguros respectivos. El cambio de precintos de seguridad debe ser reportado y consignado en la documentación respectiva señalando los motivos de la revisión. Siempre asegurarse que el precinto sea del mismo tipo de seguridad requerido.

Entrenamiento y conocimiento de la seguridad

El puerto debe establecer y mantener un programa

de conocimiento de la seguridad con la finalidad de fomentar las capacidades de reconocimiento las vulnerabilidades de seguridad en el puerto, de los contenedores y la carga marítima. Sobre un horizonte anual, los empleados deben ser informados de los procedimientos a seguir en casos de eventuales problemas de seguridad o incidentes. La capacitación y actualización en el entrenamiento debe ser desarrollado y administrado para todos los empleados, sin excepción. Además, se debe ofrecer cursos específicos para preparar a los empleados, por ejemplo, reconocimiento de conspiración interna, protección de controles de acceso, puntos críticos de un contenedor, etc.

Seguridad física

El puerto debe contar con procedimientos escritos y comprobables para evitar que personal no autorizado acceda a los puertos, contenedores, y manejo no reglamentario de los vehículos de carga mientras operan en las instalaciones. Para esto, contar con un paquete de previsiones de seguridad es una responsabilidad, el cual debe estar referido a los siguientes aspectos: cercado del perímetro de las instalaciones; puertas y puertas principales; zonas de parqueo; la estructura física de las instalaciones; dispositivos de seguridad interna y externa; sistema de luces; sistemas de alarma y video de circuito cerrado.

Seguridad de la tecnología de información

La seguridad de la tecnología de la información es también una piedra angular de la seguridad de la cadena de suministro a medida que el comercio continúa avanzando cada vez más a un ambiente sin papeles. Con el uso de sistemas automatizados, las oportunidades de gestionar documentos fraudulentos y aumentar las conspiraciones internas pueden verse reducidas. Las respectivas pautas de seguridad del puerto deben contemplar, por ejemplo, el uso de contraseña y una amplia estructura de la definición de responsabilidades del usuario. Si se utiliza el servicio de técnicos o programadores externos para trabajar en sistemas internos, estos individuos deben ser supervisados para asegurarse de que los datos sensibles no estén al alcance no autorizado.

- **Protección de contraseña:** Los sistemas automatizados deben utilizar las cuentas individualmente asignadas que requieren un cambio periódico de la contraseña. Las políticas de seguridad, los procedimientos y los estándares deben figurar en las zonas de trabajo incluirse en los planes de entrenamiento de los empleados.

- **Responsabilidad:** Un sistema de control debe identificar el abuso o el uso acceso incorrecto del sistema. Todos los violadores del sistema deben ser sancionados conforme a las acciones disciplinarias apropiadas.

Evaluación, respuesta y mejora de la seguridad

El puerto y las autoridades correspondientes tienen un interés mutuo en evaluar y hacer mejoras de la seguridad y reconocen que la ejecución de procedimientos de seguridad específicos puede enfrentar debilidades o presentar brechas de fallas. Ante la detección e identificación de estas situaciones, los funcionarios del puerto y las autoridades deben sumar esfuerzos para tomar acciones y formular mutuamente medidas remediadoras.

Fuentes: U.S. and Foreign-Based Marine Port Authority and Terminal Operator (MPTO) del C-TPAT / Sistema de Gestión en Control y Seguridad BASC.

Reflexiones sobre la **competitividad y seguridad** de la cadena de carga



Cortés: Maersk

Desde una perspectiva operativa, la reestructuración de los puertos peruanos ha tomado un punto de inflexión a finales del 2008 con la instalación en el Muelle Norte del puerto del Callao de dos grúas pórtico, hecho que ha permitido, desde el 7 de abril pasado fecha en que se inició la operación comercial de ambas maquinarias, mejorar los rendimientos de la denominada primera maniobra; es decir, el movimiento de mercancías del buque hacia las zonas de almacenamiento del terminal portuario, y viceversa.

El primer beneficio de estas adquisiciones es el incremento de la velocidad de estiba y desestiba de los buques. Sin las grúas, el Muelle Norte movía 12 contenedores por hora. Recientemente, según el Organismo Supervisor de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), para el año 2014 el rendimiento de las grúas pórtico se incrementará a 29 contenedores por hora, acercándose a los niveles internacionales de la región. Actualmente el rendimiento de las grúas pórtico ha llegado a 22 contenedores por hora, según la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU), nivel que podría llegar a 25 en promedio a finales del presente año.

Otros eslabones logísticos

Sin embargo, no debemos perder de vista que las mejoras generadas por estas grúas son necesarias pero no suficientes para el desarrollo general (incluyendo la seguridad) de nuestro sistema logístico nacional. Estas mejoras tendrían mayores efectos en la competitividad del comercio exterior vía marítima, si los otros eslabones de las cadenas intermodales tuvieran también buenos niveles de eficiencia y productividad. De acuerdo a expertos, el principal "cuello de botella" que

AHORA

LA CARGA ESTÁ CERTIFICADA.



Somos el primer Aeropuerto en obtener una Certificación BASC para las operaciones de carga y correo aéreo.

Hoy, el Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez" pone en práctica un Sistema de Gestión en Control y Seguridad para sus operaciones de comercio internacional, certificado por la Business Alliance for Secure Commerce – BASC.

De esta manera, el primer terminal aéreo del Perú da un paso trascendental en la mejora continua de la seguridad en sus operaciones de carga y correo aéreo.



sigue enfrentando la competitividad de las cadenas de carga en nuestro principal puerto se encuentra en la llamada "segunda maniobra" (de patio a vehículo de transporte terrestre, y viceversa). Esta maniobra provoca un largo tiempo de estadía de los contenedores en los patios, o zonas de almacenamiento, situación que eleva los niveles de riesgo para la integridad de los contenedores.

La congestión: El problema

Frente a la necesidad de agilizar el movimiento de las cargas marítima y aérea en el Callao, queda pendiente la mejora de los accesos viales hacia el puerto y el aeropuerto, lo que constituye un cuello de botella para el flujo eficiente del comercio exterior. Hasta hace un año, en pleno auge del crecimiento naviero, surgió el problema de la congestión al interior del puerto.

Ante esto, las líneas navieras advirtieron su intención de incrementar sus fletes hacia el Callao. Posteriormente, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), ENAPU y la Autoridad Portuaria Nacional (APN), anunciaron proyectos de ampliación de la capacidad para el almacenaje de contenedores, establecer un sistema de reservas anticipadas de muelle para evitar la cola de buques, implementar grúas pórtico, entre otros.

Las grúas ya están operativas pero la congestión de contenedores y su transporte en el área externa del puerto, apunta a empeorar según que la productividad operativa aumente.

Un factor que promueve esta situación es la lentitud del movimiento de camiones que ingresan y salen del puerto, lo cual es agravado por el hecho de que las rutas viales de acceso al puerto, así como las que conectan con las principales rutas de destino al interior del país están congestionadas y no permiten acelerar el movimiento de la carga contenerizada.

Pero la solución a este y otros problemas logísticos no parecen ser fáciles si se considera que sus problemas tienen un origen estructural. Así, por ejemplo, según José Pérez Fiaño, director de la consultora ALG International, la reducida superficie del puerto (unas 30 Ha) es el principal factor del encarecimiento de las operaciones porque obliga a realizarlas en zonas alejadas, debido a que las instalaciones logísticas de una treintena de agentes logísticos se encuentran dispersadas en un radio de 20 km del puerto del Callao.

El especialista señala que en dicha superficie limitada el puerto realiza tráfico de mercancías y pasajeros, actividades pesqueras, astilleros y una Base Naval. Adicionalmente, el crecimiento del puerto por tierra tiene posibilidades muy limitadas al encontrarse en una zona densa de actividad industrial, residencial, militar y deportiva. Todos estos factores contribuyen a encarecer las operaciones mientras que los tiempos de operación por contenedor aumentan y se prestan a riesgos permanentes.

Vías de acceso: La clave

La eficiente circulación terrestre de vehículos de carga en Lima y Callao es un anhelo que data de mucho tiempo atrás. La búsqueda de soluciones ha

producido una diversidad de estudios técnicos que nunca han encontrado eco en la realidad. Una razón de ello, desde el punto de vista de las autoridades, es que se hace muy poco en dotar a los gobiernos regionales de los recursos necesarios. En el caso del Callao, entre las principales obras a mejorar se contempla la avenida Néstor Gambetta y el mejoramiento de la avenida Costanera.

El flujo por la avenida Néstor Gambetta es muy recargado. A lo largo de sus 25 kilómetros existen más de 40 industrias y almacenes de contenedores, es una de las vías de salida del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y es ruta obligada para el transporte de la carga de exportación e importación del puerto del Callao. En abril pasado el titular del MTC, Enrique Cornejo, dijo que se aprobaría el inicio de las obras de mejoramiento de los accesos al puerto del Callao y que será financiado por la APN, el Gobierno Regional del Callao y el Gobierno Nacional.

La idea novedosa es incluir en la ampliación la construcción de una vía férrea en el medio de dicha vía. Adicionalmente, el ministro de Transportes anunció que se entregará pronto a Lima Airport Partners (LAP), concesionario del aeropuerto Jorge Chávez, los terrenos que han sido expropiados para la construcción de la segunda pista de aterrizaje.

En este caso particular, las mejoras significarían el complemento necesario para dotar de mayor seguridad la carga que ingresa por el aeropuerto y el puerto.

El ferrocarril es una alternativa para mejorar la eficiencia y la seguridad. Juan de Dios Olaechea, presidente de Ferrocarril Central Andino (FCA), se encuentra abocado al proyecto de convertir a su representada en el principal medio de transporte de carga y pasajeros hacia la región central del país, con lo que apoyaría a superar el enorme cuello de botella que significa hoy la Carretera Central y que "colapsaría en menos de dos años por el incremento de carga", según ha señalado recientemente.

Por su parte, Juan Suito, director general de Concesiones en Transporte del MTC, también sostiene que la seguridad, tema agudizado fuertemente por los atentados del 11 de setiembre, es uno de los problemas en que el Plan Nacional de Desarrollo Portuario debe focalizarse, además de ampliar la disponibilidad de área del puerto (según él, cuenta con 47,3 hectáreas), mejorar los accesos terrestres priorizando el Periférico Vial Norte y empleando los ferrocarriles, y abordando la modernización de Aduanas para que el tiempo de estadía de un contenedor se reduzca a no más de dos días.

El presidente del directorio de ENAPU, Mario Arbulú, también ha sostenido en su oportunidad que de nada vale tener grúas pórtico y muelles modernos si no se tienen accesos terrestres, promoviendo también la importancia de los accesos marítimos.

Lo que se aprecia como conclusión es que las cadenas de carga y la operación particular de los modos de transporte terrestres (camión y ferrocarril) en nuestro país, no están atadas a estrategias logísticas definidas, por lo tanto generan ineficacia, falta de calidad en el servicio y costos adicionales.

Consideraciones para el manejo seguro de contenedores

Entre las ventajas del contenedor en el tema de seguridad se consideran la reducción del número de manipulaciones, por tratarse de un envase cerrado y precintado. Asimismo, permite una mayor fluidez en los trámites de la documentación que acompaña a los envíos. Esta mayor rapidez también se da en las operaciones de carga y descarga de los buques dedicados al transporte de contenedores porque reducen el tiempo de permanencia de éstos en el puerto. Por si fuera poco, las operaciones de carga-descarga y estiba-desestiba se llevan a cabo con medios mecánicos, de manera que se ahorran todas las manipulaciones manuales.

Pero también presentan desventajas. Sobre todo en épocas de crisis económica, como la que atravesamos, dado que las importaciones y exportaciones experimentan importantes bajas. En este caso, por ejemplo, los depósitos de contenedores aumentan sus existencias con lo cual los riesgos de seguridad pueden aumentar.

Técnicamente, las características del contenedor están normalizadas. Así, según el profesor español Ricard Marí Sagarra, desde la recomendación ISO-R-668, de enero de 1968, este artículo del equipamiento de transporte (nombre con el que fue reconocido en dicha recomendación), debía cumplir con una serie de requisitos relativos a capacidad de uso reiterado, resistencia, versatilidad de transporte y de manejo.

Posteriormente, en 1972, como resultado de una reunión entre las Naciones Unidas y la Organización Marítima Internacional (OMI) en colaboración con la Comisión Económica Europea, surgió el Convenio Internacional sobre Seguridad de los Contenedores (CSC 1972), con posteriores enmiendas en 1981, 1983, 1991 y 1993. Este documento téc-

Qué duda cabe, el contenedor es el medio de transporte de mercaderías por excelencia y lo seguirá siendo por tiempo ilimitado. Su practicidad y versatilidad para ser usado intermodalmente son las razones de su reinado logístico en el comercio global. Siendo inevitable su empleo, los ojos de las actividades ilícitas están atentos a descuidos y fallas en las prácticas de seguridad para evitar su manipulación.

nico brinda un cuerpo de medidas y disposiciones para que la fabricación y el manejo del contenedor se hagan sobre la base de consideraciones básicas que lleven a asegurar su integridad física así como la de su contenido.

La seguridad logística

Sin embargo, actualmente la preocupación por la seguridad de las cargas se relaciona también con los riesgos de manipulación no autorizada de los contenedores con la finalidad de introducir en él objetos o substancias que pueden causar muertes y destrucción. Este es el tema de relevancia, el cual, como se sabe, ahora se considera como una importante herramienta competitiva. Y es que la manipulación puede ser realizada en el marco del fenómeno del terrorismo globalizado, donde el temor se enfoca en la posibilidad tanto de la utilización de la cadena de suministros para el contrabando de armamento biológico, químico o nuclear; hasta la contaminación malintencionada de alimentos con fines bioterroristas.

Esta amenaza ha provocado que los países, principalmente los desarrollados, y empresarios de todo el mundo, aumenten sistemáticamente sus precauciones y controles. En lo que respecta a la región latinoamericana, por ejemplo, los principales

destinos de sus exportaciones son Estados Unidos y la Unión Europea (como zona de 27 países). La participación de estas zonas en conjunto tiene un promedio anual del 60%, razón que lleva a la necesidad de considerar seriamente las variaciones en las normas de seguridad de dichos mercados. No cumplir con tales requisitos significaría poner en riesgo la estabilidad comercial de las empresas y su futuro en dichos mercados.

Un ejemplo

En el caso de Estados Unidos, existen 361 puertos de carga según la Autoridad Portuaria de Los Ángeles en los cuales se procesan 20 millones de contenedores marítimos cada año. Según esta entidad, la mercadería contenerizada representa el 59,3% del valor total del comercio marítimo norteamericano y el 14,9% de su volumen total, por lo que el transporte con contenedores recibe la mayor atención en los debates sobre seguridad portuaria. De modo particular, los puertos más grandes de California constituyen el quinto establecimiento de contenedores más grande del mundo. Los puertos contiguos de Los Ángeles y Long Beach procesaron más de 7,2 millones de contenedores en 2005 (datos más recientes). Más de la mitad pasó por la Isla Terminal, que tiene acceso limitado y por lo tanto, es más vulnerable a un ataque

terrorista. El costo económico de un ataque contra la Isla Terminal podría superar los \$40 mil millones en el primer año.

Si bien aproximadamente el 70% de todos los contenedores que se descargan en California han pasado por el control del Programa de Seguridad de Contenedores (CSI por sus siglas en inglés) en algunos de los 54 puertos del mundo donde está implementado este programa de seguridad estadounidense, los contenedores procedentes de aquellos puertos donde no existe el programa CSI, como es el caso de los puertos de la costa oeste de Sudamérica, necesitan asegurar sus envíos de contenedores con sus propios sistemas de seguridad y con los de los exportadores y agentes logísticos.

El foco: seguridad

Los exportadores y sus socios de negocios (los que le prestan servicios), es decir las empresas que conforman su cadena de suministro, deben compartir la primera idea de seguridad: evitar conspiraciones internas mejorando sus prácticas de seguridad. Una vez al año como mínimo o según las circunstancias, estas empresas deben realizar una evaluación completa de sus cadenas de suministro internacionales. Cada vez que el fabricante exportador recurre a elementos de su cadena de suministro, como por ejemplo otra instalación, almacén, etc., debe trabajar con estos socios de negocios para garantizar que implementen y cumplan con las medidas de seguridad pertinentes en toda su cadena de suministro.

Requerimiento específico de EEUU

Debe tenerse en cuenta que desde el 15 de octubre de 2008 todos los contenedores con destino hacia Estados Unidos deben tener un precinto de seguridad que cumpla con el estándar ISO/PAS 17712. Esta disposición fue dada por la ley "SAFE Port Act" (Security and Accountability for Every Port Act) promulgada en octubre del 2006.

Ya dijimos que el contenedor es una herramienta clave de dicha cadena. En este sentido, como los fabricantes exportadores son responsables de cargar los remolques y contenedores, ellos deben trabajar con el transportista para verificar que se aplican los procedimientos y controles de seguridad eficaces en el punto de empaque.

El principio básico es mantener la integridad de los contenedores y remolques para protegerlos contra la introducción de materiales y/o perso-

nas no autorizados. En el punto de empaque es necesaria la existencia de procedimientos para sellar correctamente y mantener la integridad de los contenedores y remolques de envío. La aplicación de un precinto de alta seguridad a todos los contenedores y remolques cargados deben cumplir con niveles mínimos de respuesta. Al respecto, en el caso de los envíos a Estados Unidos, las autoridades de dicho país requieren que los precintos satisfagan o excedan la norma PAS ISO 17712.

La Norma ISO/PAS 17712

La International Organization for Standardization (ISO) es la entidad que establece los procedimientos industriales que deben utilizarse en el mundo para la fabricación de productos de alta calidad. La calidad de los precintos de seguridad para el transporte de mercancías en contenedores es establecida a través de la norma ISO/PAS 17712, de tal manera que los precintos construidos bajo estas normas son los únicos aceptados en el comercio internacional.

Existen tres conceptos claves para comprender el campo de los precintos de seguridad para el transporte de carga:

- **Sellos de seguridad**, son aquellos construidos con el propósito de revelar los intentos de intrusión sobre el contenedor y ofrecen un nivel limitado de resistencia a los intentos de abrir la carga.
- **Sellos de alta seguridad**, son construidos generalmente en materiales como el metal, con el propósito de retrasar la intrusión y ofrecen resistencia alta. Para ser removidos se debe utilizar un instrumento capaz de cortar cable metálico o materiales metálicos.
- **Sellos indicativos**, por su parte, están fabricados con materiales que pueden ser rotos fácilmente con las manos.

La Norma ISO/PAS 17712 exige que los precintos de seguridad

y los precintos de alta seguridad cumplan los siguientes estándares:

- Fuertes y durables para resistir ruptura accidental o deterioro temprano (debido por ejemplo a las condiciones climáticas o la acción química durante la manipulación).
- Podrán ser removidos fácil y rápidamente.
- Tendrán que ser identificados por una marca y número únicos fácilmente legibles. Cualquier modificación de la marca provocará destrucción irreversible de sello, sea química o física.
- Deben ser construidos de tal manera que no puedan ser removidos sin dejar trazos o huellas visibles.
- Deberán ser diseñados para no permitir más que su uso una sola vez.
- Deberán diseñarse de tal modo que sea difícil su falsificación.

Para lograr la certificación con esta norma, el precinto debe superar varias pruebas establecidas por ISO para garantizar que cumple con los estándares establecidos. Las pruebas son: tensile test, en donde el precinto es sometido a una fuerza para medir su resistencia al ser halado. El shear test es la prueba de resistencia a los cortes con cuchillas. El bending test prueba la flexibilidad para adoptar curvas y el impact test prueba su resistencia a diferentes grados de temperatura.



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 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.



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.

Página Web: www.gruposolmar.com.pe
Teléfono: (01)420-1127

Contacto: solmar@gruposolmar.com.pe
Dirección: Calle José Gálvez 334 - Callao

"Soluciones Marítimas SAC ha sido Homologada por SGS del Perú SAC como proveedor del Servicio de Vigilancia, Protección y Resguardo Privado a solicitud del Grupo de Empresas Pesqueras del Perú."



Organización de Capacitación Portuaria



Bureau of Accreditation in Supply Chain
CERTIFICADO BASC PERU.000225



Organización de Protección Reconocida



Elegida Empresa del Año 2006, 2007 y 2008 en el segmento Seguridad Marítima y Portuaria



Procedimientos

Los especialistas afirman que es impostergable contar con 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.

El Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) de Estados Unidos recomienda un proceso de inspección de los siguientes siete puntos para cada contenedor: Pared delantera, Lado izquierdo, Lado derecho, Piso, Techo interior/exterior, Puertas interiores/exteriores, Exterior/Sección inferior.

Un paso obligado en la inspección de contenedores es la inspección de los remolques por constituir una dupla insustituible en el transporte. Cada empresa debe contar con procedimientos escritos establecidos para verificar la integridad física de la estructura del remolque antes del empaque, incluyendo la confiabilidad de los mecanismos de cerradura de las puertas. Para este caso el C-TPAT recomienda el siguiente proceso de

inspección: Área de la quinta rueda (inspeccionar el compartimiento natural); Exterior – frente/costados; Posterior – parachoques/puertas; Pared delantera; Lado izquierdo; Lado derecho; Piso; Techo interior/exterior; Puertas interiores/exteriores; Exterior/Sección inferior.

Los precintos de seguridad en los contenedores y remolques son también una herramienta de uso obligado, lo cual incluye la revisión de la integridad del precinto continuo, elemento fundamental de una cadena de suministro segura. Los procedimientos escritos existentes en la empresa deben estipular el modo de control y aplicación de los precintos a los contenedores y remolques cargados, incluyendo también los procedimientos a seguir en casos de reconocimiento y denuncia de anomalías y/o violaciones de los precintos y/o contenedores/remolques comprometidos a las autoridades. Es indispensable que solamente los empleados especialmente asignados distribuyan los precintos.

Los contenedores y remolques que estén bajo el control del fabrican-

te exportador, o ubicados en una instalación de dicho fabricante, deben almacenarse en un área segura para impedir el acceso y/o manipulación no autorizados. En esta parte, debe haber procedimientos establecidos para denunciar y neutralizar la entrada no autorizada a los contenedores/remolques o las áreas de almacenaje de contenedores/remolques.

Finalmente el mantenimiento de un programa de concientización sobre las amenazas y los riesgos de seguridad a la carga, con énfasis en el control de contenedores y camiones, debería ser establecido por las empresas. El programa puede ser periódico o activarse según las circunstancias con la finalidad de permitir a los empleados conocer los procedimientos establecidos por la compañía para considerar una situación y cómo denunciarla. Podría brindarse capacitación adicional a los empleados que laboran en áreas críticas del movimiento de negocios, tal como lo relacionado a los contenedores y los remolques de envíos. Estos programas podrían ofrecer incentivos por la participación activa de los empleados.

Visión BASC de la seguridad del contenedor

A pesar de los cuidados en el manejo de los contenedores en la cadena de suministros, los casos de sustracciones, alteraciones, alteración de mercancías y contaminación del contenedor con la introducción de estupefacientes y, potencialmente, de artefactos, armas o sustancias de destrucción masiva, suceden o pueden suceder en el mundo del comercio exterior.

Precintos de seguridad

Existen cantidades de precintos, que son una cinta plástica dentada, utilizada para mover contenedores en corto tiempo, numerados y código de barras. El precinto plástico tipo botella compuesto de un vástago macho y una hembra, no es muy recomendable por su fácil alteración. El precinto electrónico de po-

licarbonato, igual con un vástago macho y hembra, marcado en la base y en el vástago, con numeración, código de barras, tienen probador eléctrico o de pilas, su complemento es la cinta con la palabra VOID al rasgar.

Fallas en los precintos

Los delincuentes, sean de poca monta o hasta narcotraficantes, llegaron a percatarse que con alguna leve manipulación algunos sellos se podían abrir y luego cerrarlos sin dejar indicios. Se mejoraron algunos diseños pero los delincuentes adecuaron su manipulación para no dejar rastros ni tocar el precinto. Esto sucede más cuando en las empresas omiten algunos detalles técnicos claves del control de contenedores, tales como se contemplan en el Sistema de Gestión en Seguridad y Control BASC (SGCS BASC). Ante tales circunstancias, con los niveles de inseguridad existentes se ha llegado a desarrollar precintos seguros que satisfacen o exceden la norma PAS ISO 17712, referente mundial establecido por la prestigiosa C-TPAT (Customs and Trade Partnership Against Terrorism). Por su parte, BASC, con 10 años de experiencia internacional en intercambio y cooperación de sistemas y técnicas de seguridad, ha desarrollado su sistema SGCS BASC el cual comprende las mejores



prácticas y estándares de seguridad logística en la cadena de suministro mundial, incluyendo al contenedor.

La inspección

Las amenazas y los riesgos existentes en el comercio internacional llevan a los operadores a ser muy meticulosos, de tal manera que las empresas certificadas deben llenar los formatos BASC diseñados para la seguridad de contenedores ya que existen diversas formas utilizadas (y por utilizar) por los narcotraficantes para sacar o introducir mercancía o drogas de manera ilegal, burlando la revisión en los puertos. Tal como se señala en material anterior es muy importante la revisión ocular de los contenedores, interna u externa y en especial toda no concordancia con las observaciones del contrato.

Los estándares BASC indican también la revisión de puertas, bisagras, cerraduras, vigas, ondulaciones, pernos de sujeción en buen estado. En la revisión inferior debemos tener cuidado al túnel, el piso debe ser "perfecto", sin desniveles, tornillos iguales ni sujeciones de diferente tipo. Siendo siempre de madera, se debe tener en cuenta la medida de la lámina de protección inferior, que normalmente es de 50 cm.

Los datos de acople deben estar a la vista, los protectores de los orificios de ventilación deben estar sin obstrucciones; recuerde que las reparaciones se hacen en patios certificados y con materiales de buena calidad autorizados por las navieras, tanto el acero como la pintura y soldadura. Por lo tanto, si presenta reparaciones recientes deben estar relacionadas; si el trabajador sospecha de ellas, es mejor no cargar el contenedor y solicitar cambio a los almacenes.

Además BASC promueve la revisión de las canaletas u ondulaciones en las paredes laterales de los contenedores, verificando visualmente que las ondulaciones se alternen hacia adentro y hacia fuera, nunca dos consecutivas, las vigas, travesaños y canales de techo. Todo debe ser revisado con sumo detenimiento.

Mirando toda la cadena de suministros

Es conocido el énfasis que otorga BASC a toda la cadena de abastecimiento, incluyendo a generadores de carga, transportadores, intermediarios aduaneros, navieras, almacenes de contenedores, etc.

A todos ellos les recuerda que si en sus empresas no se cumplen con los estándares BASC, se rompe la cadena de seguridad y afecta el desempeño de los esfuerzos de las entidades gubernamentales, porque aumentan los riesgos que podrían representar un incremento de sus labores en desmedro de la calidad de sus trabajos en la prevención y el esclarecimiento de casos detectados. Además, el quiebre de la cadena de seguridad significa para una empresa retardos en entregas, mayor costo y revisiones a carga y documentos, además del aumento de posibilidades que



- Agenciamiento Marítimo
- Operaciones de Estiba
- Servicio de Lanchas
- Remolcale
- Practicaje
- Trabajos Submarinos
- Contención de Derrames
- Respuesta de Emergencias
- Operaciones Especiales

Of. Principal: Mariscal Miller 450 piso 9, Callao 1 - Perú
 T (511)714- 4444 F (511)714- 4490 P.O. BOX 33
 Web www.cosmos.com.pe E-mail comercial@cosmos.com.pe
 Sucursales: Zorritos, Talara, Paíta, Salaverry, Chimbote, Pisco, Mollendo, Ilo.

sus productos y servicios pueden ser utilizados para actividades ilícitas.

Recuerde, la tendencia actual del comercio internacional ha incorporado a la seguridad como una característica nueva y objeto de la mayor consideración comercial y de negocios. La seguridad en las cadenas de suministros en toda economía global es un tema real y necesario, tanto así que los empresarios de avanzada, como los académicos de economía y negocios, la han catalogado como el novísimo factor de competitividad en los procesos de comercio internacional.

Es decir, si hasta hace poco la competitividad de una empresa dependía de un producto de calidad, entrega justo a tiempo, y costo competitivo, ahora la seguridad de la cadena de suministro es otro elemento a considerar para que los clientes del exterior cataloguen a una empresa con productos y/o servicios de calidad.

Otro mensaje clave de BASC es que el compromiso de la seguridad es de todos, de cada empresa que conforma la cadena de suministro así como de cada trabajador a su interior. Todos debemos estar debidamente preparados y capacitados para utilizar las herramientas que BASC ofrece para tener la capacidad de identificar amenazas, riesgos y vulnerabilidades, protegiendo toda la cadena logística.

La "Regla de 24 Horas" en importantes mercados

Initiado por Estados Unidos a finales de 2002 a raíz de los atentados del 11S, esta normatividad conocida también con el nombre de "Manifiesto de Carga Anticipado" ha sido asumida por las legislaciones aduaneras de otros mercados importantes con la finalidad de avanzar en el cierre del círculo de seguridad de la cadena de suministro mundial.

En Europa

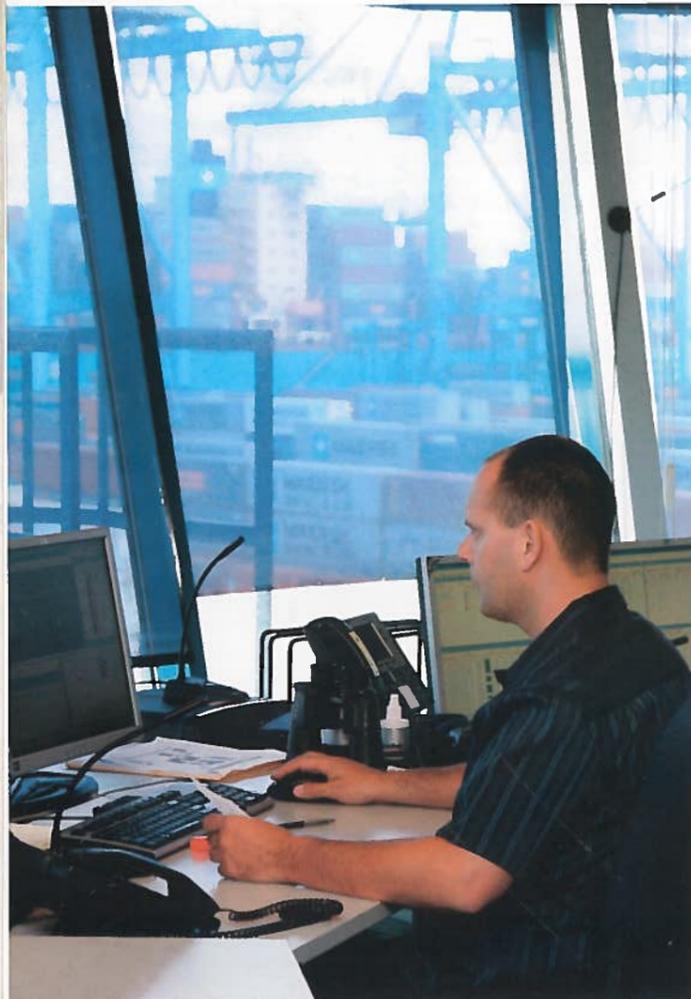
La Regla de 24 Horas en la Unión Europea (UE) se encuentra plasmada en la Regulación 1875 de la Comisión Europea (CE) para la carga de exportación desde y carga de importación hacia dicha zona, la cual dispone que dichas operaciones estarán sujetas al nuevo análisis de riesgo de Aduanas que comprende dos registros. Para la exportación el registro se denomina Resumen de Declaración de Salida = EXS y para la importación, Resumen de Declaración de Entrada = ENS. Estos registros serán obligatorios a partir del 31 de diciembre de 2010.

En el caso del EXS y bajo los términos de la Regulación 1875, se requiere que las navieras registren el resumen de declaración de salida para exportaciones de contenedores, para la cual una declaración de exportación aduanera o una declaración de tránsito no han sido registradas por el exportador o su agente. Para el ENS (exportaciones hacia la UE) se exigirá que 24 horas antes de iniciar la operación de carga en un buque, las navieras deberán someter un resumen de declaración de entrada detallada a la oficina de aduanas responsable. Los Forwarders pueden someter su propio resumen de declaración de entrada para carga que ellos controlan, pero con el consentimiento de la naviera.

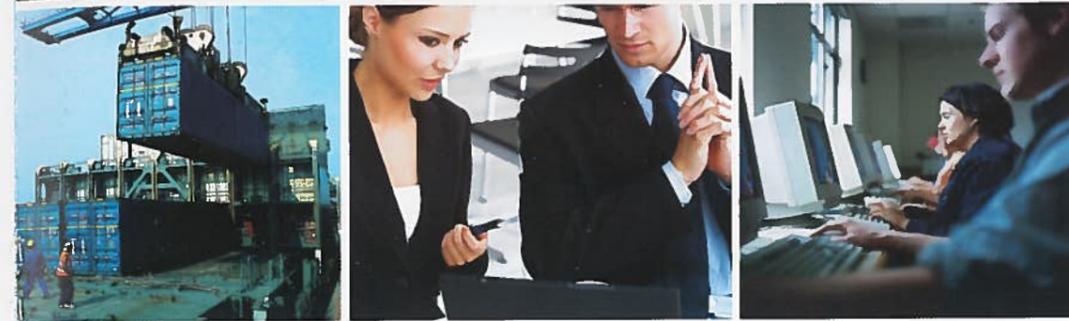
Como en el caso de China, la implementación de esta normativa se encuentra en proceso y los operadores deberán actualizar permanentemente la información respectiva.

El Servicio de Aduanas de los Estados Unidos implementó esta normativa de manifiesto de carga anticipado, cuya vigencia se inició el 2 de diciembre de 2002, lo que requirió cambios significativos en los procesos de embarque de todas las cargas en los buques que recalán en el país norteamericano. Tuvo un impacto en los operadores de comercio exterior, ya que requirió que los embarcadores y transportistas adopten nuevas disposiciones internas y procesos operativos para asegurar que la carga se manifieste y se embarque a tiempo.

Entre los puntos principales de esta nueva regla figuran los siguientes: El manifiesto debe ser transmitido electrónicamente al Servicio de Aduanas de los Estados Unidos para todos los embarques en los buques que recalán a sus puertos, 24 horas antes de embarcar la carga en el puerto, incluyendo la carga que tenga como destino final Estados Unidos o la carga en tránsito a bordo del buque. Asimismo, el manifiesto debe



COMBATIMOS LA DESHONESTIDAD



ANDRICK SERVICE es una empresa consultora especializada en el manejo integral de seguridad preventiva, con más de 15 años de experiencia en el rubro, integrada por profesionales de amplia experiencia y calificaciones en el campo de Seguridad Integral.

En la actualidad, **ANDRICK SERVICE** es una de las empresas consultoras en seguridad preventiva mejor posicionada del medio, con capacidad de operación no sólo en el Perú, sino en otros países como Argentina, Colombia y Estados Unidos, donde tenemos alianzas estratégicas con empresas similares, estando dentro de nuestros objetivos a mediano plazo, extender nuestra cobertura a otros países.

NUESTROS SERVICIOS

■ GESTIÓN DE INFORMACIÓN

Sensor de riesgo
Sistema de apoyo
para la gestión de crisis

■ SEGURIDAD FISICA

Estudios de Seguridad y Análisis de Riesgos
Investigaciones (Robos internos, robos sistemáticos, sabotaje etc) Pruebas Poligráficas (Investigación / Rutina)
Seguridad Informática y de las Comunicaciones.
Sistema de Prevención de Amenazas Internas (SPAI).
Asesoría en sistemas de gestión en seguridad

■ PERSONAL

Evaluación de personal
Investigación Básica de Personal (IBP)
Pruebas Poligráficas de Pre Empleo
Pruebas Poligráficas de Rutina
Pruebas Grafológicas
Pruebas Midot
Pruebas Toxicológicas

■ CAPACITACIÓN

Manejo Táctico/Defensivo.
Capacitación y Evaluación de Resguardos.
Charlas orientadas a la certificación BASC.
Charlas Informativas sobre asaltos y secuestros - medidas preventivas.
Charlas de motivación del personal para evitar actos de deshonestidad internos.



ANDRICK SERVICE

ASESORIA Y SEGURIDAD EMPRESARIAL



incluir: Descripción precisa de la carga; Detalles completos del embarcador y el consignatario; Prefijo/número y precinto de seguridad del contenedor.

Por su parte, al NVOCC le es permitido transmitir manifiestos directamente al Servicio de Aduanas de Estados Unidos o pueden elegir hacerlo a través de la línea transportista. La carga a granel está exenta de esta regla, mientras que la carga suelta también está, en general, exenta, aunque requiere una dispensa del Servicio de Aduanas de Estados Unidos. La carga en tránsito que permanece a bordo (a través de los puertos de Estados Unidos) es requerida para transmitir la información del manifiesto 24 horas antes del embarque en el puerto de origen. Para los contenedores vacíos la norma no es aplicable.

En general, el procedimiento en la aplicación de esta normativa pasa por la comunicación, por parte de los importadores en Estados Unidos, con sus vendedores y proveedores en el país de origen para asegurar que ellos entreguen la información completa del manifiesto con tiempo suficiente para completar el proceso de embarque. Las autoridades estadounidenses imponen penalidades monetarias a aquellos que no cumplan con lo requerido por esta normativa. Por ello, las compañías navieras no cargan contenedores que no cumplan con la nueva regulación, porque su descarga en puertos estadounidenses sería denegada.

La Regla 10+2

Una modificación complementaria de esta norma se dió a partir del 26 de enero de 2009 con la entrada en vigencia de la "Regla 10+2", norma que la Oficina de Aduana y Protección de Fronteras de EEUU (CBP por sus siglas en inglés) ya lo había pre-publicado en enero de 2008 para recibir observaciones, tras lo cual esta nueva norma recién fue promulgada en noviembre de dicho año. La Regla 10+2 añade dos requerimientos más de información (para los transportistas) de lo contemplado en la Regla de 24 Horas. En el caso de los importadores, estos deben presentar antes de 24 horas después del desembarco, el Importer Security Filing que incluye datos de la carga, de la transacción, de las empresas, etc.

Esta nueva normativa que se sustenta en las disposiciones enunciadas en la Security and Accountability for Every Port Act of 2006 es un paso más del CBP en su camino para identificar y evaluar mejor los embarques de alto riesgo que el terrorismo podría intentar para ingresar armas y sustancias ilegales en territorio estadounidense.

Los nuevos requisitos para el transportista

La nueva norma exige a los transportistas presentar la siguiente información adicional:

1) Plan de estiba de un buque que transmitirá información acerca de la ubicación física de la carga embarcada a bordo con destino a EEUU, y

2) Estado de los contenedores, informando de los movimientos de estos y los cambios en su estado (por ejemplo, vacío o lleno).

Los nuevos requisitos para el importador

En lo que respecta a los importadores en EEUU, la norma exige presentar el Importer Security Filing (Carpeta de Seguridad del Importador) conteniendo los siguientes 10 datos:

1. Fabricante (o proveedor) nombre y dirección
2. Vendedor (o dueño) nombre y dirección
3. Comprador (o dueño) nombre y dirección
4. Barco nombre y datos
5. Ubicación del llenado de contenedores
6. Nombre y dirección del encargado de llenar los contenedores.
7. Número de registro de importador / identificación de la zona de comercio exterior
8. Número del consignatario
9. País de origen, y
10. Arancel Armonizado del producto o productos.

En Canadá

En Canadá, la "Regla de 24 Horas" se inició el 19 de abril de 2004 y comprende básicamente lo mismo que su similar en Estados Unidos, es decir, en menos de 24 horas antes de cargar la mercadería en el puerto de embarque, se debe transmitir la información requerida del manifiesto de carga, en este caso al Sistema Avanzado de Información Comercial (ACI por sus siglas en inglés) de la Agencia de Servicios de Aduana de Canadá (CBSA por sus siglas en inglés). De no cumplir con estas disposiciones la CBSA impondrá multas a los infractores.

De acuerdo a los datos transmitidos, la CBSA decide si un contenedor puede ser cargado o debe dejarse fuera de la nave. Los contenedores que deben ser transmitidos comprenden: los contenedores a ser descargados en un puerto canadiense y los llamados "contenedores FROB" (Foreign cargo Remaining On Board, o Carga Extranjera Permaneciendo a Bordo) los que se mantienen a bordo del buque mientras permanecen en puerto canadiense.

Las navieras deben transmitir a la CBSA toda la carga a bordo en los llamados "Master B/L's (Cargo Data Reports)". En el caso de una compañía forwarder adicionalmente debe transmitirse a la CBSA el llamado House B/L (Supplementary Cargo Report). El forwarder puede transmitir directamente el House Bill o puede pedirle a la naviera que lo haga en su nombre.

Las navieras, por lo general, han implementado los ajustes de sus sistemas necesarios con el fin de permitir la transmisión del manifiesto sin problemas ni contratiempos. Para ello invocan a sus socios de ne-



CONTRANS, Terminal de Almacenamiento, forma parte del Grupo Transmeridian y tiene como misión el brindar soluciones a la medida de necesidades de sus clientes, ofreciendo una rápida atención y tarifas más competitivas.

- Actualmente, brindamos los siguientes servicios:
- Terminal de Almacenamiento (Importaciones y Exportaciones)
 - Depósito Simple
 - Depósito de Vacíos
 - Contenedores Refrigerados
 - Transporte de Carga
 - Transporte Terrestre
 - Agencia de Aduana
 - Depósito Autorizado

Asimismo, contamos para nuestras operaciones: stacker's, topload montacargas y Gensets de última generación. Contamos con seguridad las 24 horas, cámaras de video de circuito cerrado (CCTV), amplias playas de estacionamiento, accesos adecuados a un sistema computarizado para una rápida ubicación del contenedor.

- El Grupo Transmeridian que está formado por:
- Transmeridian Agencia Naviera
 - Transmeridian Agencia Portuaria
 - CONTRANS
 - Antares Logistics

Quienes en conjunto brindamos un Servicio Logístico Integrado a necesidades y requerimientos de su carga.

Av. Oquendo Mz H-L Ex Fundo Oquendo - Callao, Alt. cdra. 66 Av. Nestor Gambra
Teléfono: 6123500 / Fax: 6123502
informes@contrans.com.pe
www.transmeridian.net

gocios enviar las instrucciones de embarque completas para la fecha de cierre de documentación. Es importante saber que toda información incorrecta o incompleta también recibirá una multa por parte de la CBSA canadiense.

En China

En China la Regla de 24 Horas esta siendo implementada progresivamente desde el primero de enero del presente año bajo una nueva Regulación de Aduanas denominada Regla No 172. Según informaciones del sector naviero, las autoridades chinas requieren mediante esta regulación que todos los embarcadores sometan a la aduana China una lista de manifiesto definida 24 horas antes del ETA (tiempo estimado de llegada) del buque al puerto chino. Al revisar los datos del manifiesto recibido, la Aduana de China (China Customs) informará al transportista si la entrada de la carga a China ha sido autorizada o no.

La nueva normatividad de Aduanas es aplicable a todas las importaciones hacia, exportaciones desde y cargo transbordado por puertos chinos. Las importaciones directas hacia Hong Kong y Macau están exentas de esta regla. Con la finalidad de cumplir con estos requerimientos las navieras que brindan servicios de carga hacia China, vienen requiriendo de sus clientes instrucciones de embarque completas y correctas.

Esta nueva regla ha impactado en el modo en que las navieras y los clientes manejaban su documenta-

ción y operaciones para los embarques con destino al país oriental, pues la carga sólo será aceptada a bordo si la información / respuesta de la Aduana es positiva. En este sentido, los nuevos tiempos de cierre para la documentación deberían estar estipulados en la confirmación de embarque emitida por las líneas navieras. A la fecha, debido a que la implementación definitiva de esta regla se encuentra en pleno proceso, los interesados deberían estar informándose con las nuevas disposiciones que podría emitir el gobierno chino.

En México

Desde el 30 de abril de 2008 las autoridades aduaneras de México dispusieron que los forwarders y embarcadores deberán transmitir electrónicamente los detalles del manifiesto de carga a través de su sistema de aduanas MX-SAT a más tardar 24 horas antes de la llegada del buque a un puerto mexicano; de otra forma, Aduana México SAT impondrá multas. La Regla de 24 Horas se aplica para la carga importada directamente hacia México así como para la carga que será transbordada por puertos mexicanos. A diferencia de la Regla de 24 Horas para Estados Unidos y Canadá, las empresas navieras no están permitidas de transmitir los llamados "House Bill of Lading", lo cual solamente pueden hacerlo los forwarders o NVOCC's.

Acuerdos de cooperación en seguridad de la Unión Europea con terceros países



Acuerdo con Estados Unidos en cooperación aduanera en seguridad del contenedor

El 22 de abril de 2004 la UE firmó un acuerdo con EEUU para mejorar la seguridad de los contenedores y garantizar el justo equilibrio entre la facilitación del comercio y la seguridad. Para ello convinieron en velar que el control aduanero tenga en cuenta las preocupaciones por la seguridad, así como establecer una igualdad de los niveles y las normas de control entre EEUU y los operadores de la UE. El acuerdo estableció un grupo de trabajo para desarrollar los elementos operacionales y ampliar la cooperación en temas como las normas mínimas para la puertos CSI, criterios comunes de riesgo y programas de asociación comercial.

Resultados

A raíz del acuerdo de 2004, dos grupos de trabajo de expertos se establecieron con programas específicos. Un grupo se centró en la promoción de esfuerzos conjuntos en

las normas de seguridad, y el otro se centró en la comparación de los programas de asociación comercial. Una serie de reuniones se celebraron para identificar y definir los programas y actividades que permita alcanzar estos objetivos. Como resultado se dieron una lista de recomendaciones para las medidas y acciones referidas, entre otras cosas, al establecimiento de normas mínimas para las técnicas de gestión de riesgo, el acuerdo en los procedimientos operativos de los controles aduaneros y requisitos para los puertos CSI de la UE.

La comparación en profundidad de las aduanas y los programas de asociaciones entre empresas, proveyó una visión completa de la UE al concepto de Operador Económico Autorizado (OEA) y el contenido de la Alianza Aduanas Comercio Contra el Terrorismo de EEUU (C-TPAT por sus siglas en inglés). Esto sirve como base para el posterior desarrollo de normas y sistemas para garantizar y facilitar el comercio legítimo en ambas zonas. La evolución y los resultados de la cooperación

Además de Estados Unidos, la Unión Europea también tiene como prioridad la seguridad de su cadena de suministro internacional. Así lo demuestra la variedad de acuerdos de cooperación en este campo que esta desarrollando con sus principales socios comerciales.

aduanera en este campo están estrechamente vigilados por organismos internacionales como la Organización Mundial de Comercio (OMC) y la Organization for Security and Co-operation in Europe (OSCE), y sin duda tendrán un impacto sobre el trabajo en los foros internacionales, como la labor futura en relación con el Marco Normativo de la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

En una reunión celebrada en Bruselas el 31 de enero de 2006, los representantes del Customs and Border Protection de EEUU (Aduanas y Protección Fronteriza - CBP) y de la Comisión Europea, aprobaron los resultados de los grupos de trabajo y estuvieron de acuerdo en las recomendaciones hechas; por ejemplo, la fusión de ambos grupos de trabajo en un grupo directivo y el desarrollo de actividades de apoyo a la aplicación de los procedimientos operativos y las normas elaboradas por los expertos.

En la reunión del 22 de enero de 2007 en Washington, los representantes de dichas entidades

aprobaron los resultados de la segunda fase de la cooperación aduanera transatlántica de seguridad de la cadena de suministro. También convinieron centrarse en una tercera fase de cooperación donde habrían tres acciones prioritarias: Un proyecto piloto para probar la viabilidad del concepto CSI en los puertos de alimentación en la UE; iniciativas de asociación Aduanas-Comercio de ambas zonas; y normas conjuntas de riesgos.

En marzo de 2008 en Bruselas, ambas zonas aprobaron el mutuo reconocimiento de los Programas de Asociación de Comercio. Programas de seguridad aduanera se introdujeron con el fin de apoyar el desarrollo y la aplicación de medidas para mejorar la seguridad de la cadena de suministro mediante la mejora de los controles aduaneros, así como otorgar facilidades a los comerciantes que demuestren esfuerzos para asegurar su parte de la cadena de suministro. También se estableció que los acuerdos de reconocimiento mutuo permitan a las empresas de un programa de seguridad de la cadena de suministro para recibir beneficios similares a los otorgados a las empresas que participan en el programa de otro país.

En enero de 2009 una versión abreviada de la hoja de ruta se acordó con el CBP y la UE implementar el reconocimiento mutuo en 2009.

Acuerdo con Suiza para exceptuar los controles de seguridad en las aduanas

El acuerdo de exoneración a la obligación de proporcionar a los operadores del sector de aduanas con antelación la información electrónica con fines de seguridad en el comercio bilateral entre Suiza y la Unión Europea (UE) fue firmado el 25 de junio de 2009 y entró en vigor el 1 de julio de 2009.

El acuerdo prevé que Suiza aplica en sus intercambios comerciales con terceros países prácticas de seguridad equivalentes a las aplicadas por la UE. Esto implica el reconocimiento mutuo de los sistemas de análisis de riesgos y de gestión, así como de sistemas para facilitar a los operadores fiables (equivalente al Operador Económico Autorizado - OEA). De este modo se garantiza un alto nivel de

seguridad de la cadena de suministro entre ambos países. Un promedio de 23.000 camiones y 4.400 vagones de tren por día cruzan las fronteras entre ambos.

Cooperación con Japón para el reconocimiento mutuo de las medidas de seguridad y OEA

La UE y Japón, a través del Comité Mixto de Cooperación Aduanera, ha establecido un diálogo de expertos sobre la OEA en su primera reunión, celebrada en Bruselas el 11 de febrero de 2008. La reunión

busca llevar a cabo una comparación en profundidad de la OEA y sus respectivos programas. El análisis incluye tanto los aspectos legislativos y la aplicación, con el objetivo de prepararse para un eventual reconocimiento mutuo de las OEA en virtud de la cooperación aduanera y asistencia administrativa mutua entre ambas zonas. Lograr este reconocimiento mutuo facilitará el comercio y las exportaciones de la UE y también aumentará de extremo a extremo la seguridad de la cadena de suministro.

Fuente: Comisión Europea/CBP

Cooperación con China en materia de seguridad de la cadena de suministro

La UE concluyó un acuerdo de cooperación aduanera y asistencia administrativa mutua en materia aduanera con la China, el cual entró en vigor el 1 de abril de 2005: El 19 de setiembre de 2006, la UE y China acordaron poner en marcha un proyecto piloto sobre rutas inteligentes y seguras, con especial hincapié en los contenedores marítimos. Su objetivo es mejorar la cooperación en materia de seguridad de la cadena de suministro y trabajar hacia el reconocimiento mutuo y la reciprocidad de las medidas de seguridad. El proyecto piloto se implementó inicialmente en los puertos de Rotterdam (NL), Felixstowe (Reino Unido) y Shenzhen (China).

En noviembre de 2007 las administraciones aduaneras del Reino Unido, los Países Bajos y China, ya intercambiaban información electrónica sobre contenedores marítimos entre dichos puertos. Ambas partes acordaron intercambiar experiencias y desarrollar las mejores prácticas a fin de comprender mejor y prepa-

rarse para la aplicación del Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global de la OMA.

A corto plazo, el proyecto piloto permitirá: Vigilar las cadenas de suministro de extremo a extremo a través de todo el viaje del contenedor hasta el punto de destino final; El acuerdo sobre las pruebas y los criterios para conceder el estatus de OEA; El acuerdo sobre pre-requisitos para la habilitación de seguridad de cargas "puerta a puerta" en las cadenas de suministro; La definición y el acuerdo sobre la norma de riesgo mínimo (perfiles) y las normas mínimas de control para el despacho de aduana; Las pruebas y la evaluación de las tecnologías de información TI y las soluciones técnicas que mejoren la seguridad y los sistemas de control; La comparación de la legislación equivalente a OEA con el fin de preparar el terreno para el reconocimiento mutuo OEA entre la UE y China. Una evaluación del proyecto piloto está prevista para la primavera de 2009.

TLC Perú - UE

Para estar a tono con los tiempos, los Tratados de Libre Comercio (TLC), por lo mismo que otorgan beneficios a los exportadores, contienen consideraciones en el tema de seguridad de la cadena de suministro. Por ello, es importante saber lo que los países están haciendo por su seguridad. En el caso de Europa, el Perú sostiene actualmente negociaciones para lograr un TLC con la Unión Europea y según han manifestado las autoridades, éstas ya han avanzado en más del 50%.

Un importador C-TPAT en EEUU puede cambiar de proveedor si éste no tiene el nivel de seguridad requerido

Carlos E. Ochoa, es Supervisory Program Manager del Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT), agencia federal de Estados Unidos que forma parte del Customs and Border Protection (CBP) del Departamento de Seguridad Nacional. Obtuvimos sus declaraciones sobre el trabajo que viene realizando para librar de amenazas a la cadena logística que cruza las fronteras de todos los países, porque el terrorismo no es un problema de EEUU, es un problema global.



¿En qué consiste la estrategia de seguridad de Estados Unidos?

La estrategia de seguridad que el gobierno de los Estados Unidos ha implementado a raíz de los ataques terroristas del 11 de septiembre es una estrategia basada en el análisis de riesgos, uso de la tecnología, alianzas con el sector privado y con otras administraciones aduaneras, como también con organizaciones a nivel internacional como la Organización Mundial de Aduanas (OMA). Y aunque algunos programas de CBP están enfocados a puertos marítimos específicos –como el puerto de Cartagena, Colombia, a través de la Iniciativa de Contenedores Seguros o CSI, la estrategia de CBP es una estrategia aplicada a nivel mundial. Es importante enfatizar cinco cosas importantes sobre esta estrategia estratificada de seguridad:

1. Ninguno de estos programas o iniciativas existía en septiembre del 2001, o por lo menos al nivel que han sido implementados hoy día. Creo que esto demuestra la seriedad y determinación del gobierno de EEUU en afrontar el reto que nos presenta la amenaza terrorista del siglo XXI.

2. Ninguno de los eslabones de esta estrategia reemplaza al otro. La estrategia está diseñada para que si un terrorista es capaz de evadir un eslabón o una capa – le va a ser difícil o casi imposible evadir seis ó siete.
3. Es una estrategia enfocada a las importaciones (de EEUU). Una de las razones principales de esto es que la amenaza viene hacia EEUU, un país que ya fue atacado por terroristas varias veces y que vive bajo las amenazas de organizaciones terroristas internacionales como Al-Qaeda.
4. La estrategia demuestra el alto nivel de colaboración que existe hoy día entre las aduanas de los diferentes países; y entre las aduanas y el sector privado. Ejemplos concretos de esto son que el CBP está trabajando en el extranjero mano a mano con funcionarios de otras Aduanas a través de programas como el CSI y el SFI (Secure Freight Initiative); y que existen programas como el C-TPAT, con casi 10 mil compañías certificadas que están trabajando en alianza con CBP para mantener sus cadenas logísticas libres de todo tipo de ilícitos.
5. Y finalmente, esta estrategia demuestra cómo nosotros hemos implementado el Marco Normativo Para Asegurar y Facilitar el Comercio Global, el marco promulgado por la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

Y en el plano comercial, ¿Qué programas de seguridad aplica?

La estrategia de seguridad comercial de CBP busca extender las fronteras físicas de EEUU hacia fuera para que los puertos marítimos, terrestres y aéreos del país sean la última línea de defensa, no la primera. Una estrategia estratificada cuyo objetivo es la de hacerle la vida lo más difícil posible a un terrorista para evitar que logre sus objetivos.

La estrategia de seguridad de CBP incluye, entre otras cosas, recibir información electrónica anticipada. El reglamento de las 24 horas y la nueva regla 10+2 son ejemplos claros de cómo nosotros estamos llevando a cabo esta recomendación del Marco Normativo de la OMA. Aplica a todo cargamento que entra a los EEUU sin importar su procedencia.

También incluye el análisis de la información que se recibe y el manejo de riesgos. El centro especializado de análisis de riesgos para cargamentos (National Targeting Center/Cargo) –hay otro para pasajeros–, es el ejemplo más claro por el cual hemos llevado a cabo este principio del Marco Normativo. Las bases de datos que el centro utiliza, como el ATS (Automated Targeting System), son algunas de las herramientas claves e imprescindibles que nos permiten a nosotros como Agencia Federal determinar el nivel de riesgo que representa todo cargamento que entra al país.

La aplicación de Tecnología Moderna (tecnología no intrusiva) de rayos X y de detección de radiación es algo que hemos hecho en nuestros puertos de entrada y en otros puertos internacionales de donde salen cargamentos hacia EEUU para detectar cargamentos de alto riesgo y todo tipo de ilícitos. El Gobierno de EEUU continúa haciendo una gran inversión en la compra de este tipo de equipos ya disponibles en la gran mayoría de nuestros puertos de entrada terrestres y marítimos del país, cubriendo casi el 100% de la carga que ingresa a los EEUU.

En el campo de pre-monitoreo de contenedores de alto riesgo, los programas CSI y el Secure Freight Initiative (SFI) son dos ejemplos de lo que hacemos. Personal de Aduanas y Protección de Fronteras trabajando mano a mano con sus colegas locales para pre-monitorear e inspeccionar contenedores con destino a EEUU en más de cincuenta y ocho (58) puertos marítimos a través del mundo.

Y la estrategia de CBP también incluye trabajar en alianza con el sector privado, con empresas de confianza que se han comprometido en cumplir con los requisitos de seguridad de la cadena de suministro. Esto lo hacemos a través del programa Operador Económico Autorizado (OEA) más grande del mundo: Customs Trade Partnership Against Terrorism o Alianza Aduanas-Comercio Contra el Terrorismo (C-TPAT).

Tenemos presente que esta estrategia nos ha ayudado a enfrentar el reto que nos presentó los eventos del 11 de septiembre: mejorar la seguridad nacional del país, controlando las fronteras y todo aquello que entra por

ella, mientras que al mismo tiempo facilitar el flujo del comercio legítimo. Es decir, esta estrategia de seguridad es una estrategia estratificada que también incluye, entre otras cosas, el uso de equipos caninos y la experiencia de nuestros oficiales de CBP en cada puerto de entrada, nos ha permitido mantener un alto nivel de seguridad y al mismo tiempo continuar facilitando el movimiento y flujo de las importaciones.

El comercio entre naciones y los riesgos que un atentado terrorista pueda causarle a la humanidad y a ese comercio global demanda que nosotros, ya seamos de un país u otro, veamos la cadena logística como lo que es: una cadena internacional que cruza fronteras. Nuestra tarea principal como Agencia Federal es la de proteger a los ciudadanos de los Estados Unidos contra un ataque terrorista.

¿Cuál es la responsabilidad del sector privado en este escenario?

El trabajo del sector privado, de organizaciones como BASC, es asegurarse que sus cadenas de abastecimiento se mantengan seguras y no puedan ser infiltradas por elementos de terror. Proteger la imagen de la compañía y de sus productos; concientizar a empleados y socios y miembros de la importancia que la seguridad comercial representa en nuestras vidas en un mundo totalmente interconectado donde existen armas de destrucción masiva disponibles en el mercado negro y donde hay personas sin escrúpulos que estarían listas para usarlas.

Hay mucho en juego, empezando por la seguridad de cada uno de nuestros países. Aquí aplica la ley de la asociación: lo que le pase a EEUU en términos de terrorismo, le va a traer también consecuencias negativas al resto del mundo, particularmente a los países de este hemisferio que están tan cerca y dependen tanto de la economía de los EEUU. El terrorismo no es un problema de EEUU; es un problema global; y las estrategias que implementamos como gobiernos para contrarrestar esta amenaza también deben de ser implementadas a nivel global.

La estrategia de CBP está constantemente evolucionando para asegurar su continua viabilidad, efectividad e importancia, y porque la amenaza terrorista y la naturaleza o “modus operandi” del comercio internacional también evolucionan.

En el futuro, Aduanas y Protección de Fronteras, así también como otras organizaciones del Departamento de Seguridad Nacional deben responder de una manera proactiva a los desafíos que se le presenten para continuar siendo una de las organizaciones líderes en la guerra contra el terrorismo. Nuevas estrategias, tecnologías, alianzas, y recursos van a ser necesarios para evitar, detectar, y confiscar.

Incitamos a BASC a hacer lo mismo... evolucionar para mejorar y así asegurar que sus compañías cumplan y mantengan los requisitos de seguridad que el comercio mundial del siglo XXI demanda.

Recientemente BASC ha adoptado los requisitos mínimos de seguridad del C-TPAT. ¿Qué planes tiene el CBP para desarrollar un trabajo conjunto con BASC?

Los planes del CBP son continuar trabajando con toda aquella asociación u organización del sector privado que incorpora requisitos y criterios de seguridad en sus certificaciones. CBP, a través de C-TPAT, ha trabajado y sigue trabajando con BASC. Recientemente, por ejemplo, CBP invitó al BASC a participar como observador en una serie de validaciones de C-TPAT en Colombia.

Pero como organización privada y nosotros como autoridad Aduanera, el nivel de colaboración tiene su límite: cada organización tiene sus responsabilidades y prioridades. El BASC debe demostrar que esta relación, la inversión que CBP ha hecho a través de los años con el BASC también le trae beneficios directos y tangibles a CBP. Una de las formas cómo podemos documentar que la relación está pagando dividendos es recibiendo información sobre cargamentos contaminados para que así puedan ser inspeccionados a lo largo de su trayecto (ya sea en el país de origen o en el país de ingreso). Detalles de cómo las compañías pueden transmitir este tipo de información a CBP fueron enviados al World BASC Organization una vez más recientemente.

BASC también trabaja estrechamente con el esquema OEA de la OMA. ¿Cuál es la posición del CBP y cómo apoya al OEA para lograr que el lenguaje de los estándares de seguridad sea único a nivel mundial?

La idea del OEA de la OMA es parte de la estrategia conjunta de la OMA que esta delineada en su Marco Normativo para Facilitar y Asegurar el Comercio Global. Esta es una estrategia que CBP apoyó desde un principio. Aún más, cuando el Marco Normativo fue anunciado en el año 2005, ya CBP había implementado y puesto en marcha varios de los programas que hoy forman parte de la estrategia de seguridad de la Agencia, incluyendo los programas de C-TPAT y CSI; y como había dicho antes, esta estrategia de CBP es un reflejo del dicho Marco Normativo.

Cabe recalcar que los estándares de seguridad de C-TPAT han sido adoptados no solo por otras aduanas del mundo, sino también por organizaciones privadas como el BASC. Esto demuestra el liderazgo de CBP en haber establecido los criterios mínimos de seguridad del programa C-TPAT como los criterios que otras administraciones aduaneras deben emular o adoptar. Los Arreglos de Reconocimiento Mutuos (ARM) que CBP ha firmado con cuatro administraciones aduaneras están basados en la compatibilidad en principios y en práctica de estos criterios mínimos de seguridad. Los futuros ARM, ya sea que CBP firme con otras administraciones Aduaneras o que otras organizaciones aduaneras firmen entre ellas, serán firmados basados en estos criterios mínimos de seguridad.

Los empresarios consideran al C-TPAT como el programa más importante, pero no sienten un contacto estrecho con sus gestiones. ¿Cómo interviene el C-TPAT en las exportaciones latinoamericanas con destino a EEUU?

Es importante entender que el programa C-TPAT es un programa que está diseñado para las importaciones de EEUU. Como tal, casi el 50% de las compañías certificadas por el programa son importadores. El trabajo del importador C-TPAT es de asegurarse de que todos sus socios de negocios en su cadena logística, desde el punto de manufactura o empaque hasta el momento en que el transportista entra el contenedor a un puerto de entrada de EEUU, esté cumpliendo con los requisitos mínimos de seguridad del programa.

El exportador peruano tiene dos opciones: una, pedirle a su importador en EEUU que si no es C-TPAT, que se haga miembro del programa. De esta manera, las exportaciones del Perú, al ser importadas por una compañía importadora C-TPAT, estarían entrando a los EEUU con más rapidez y facilidad. Dos, si el importador es C-TPAT, el exportador peruano debe asegurarse de cumplir con los requisitos mínimos de seguridad del programa.

Si una visita de un equipo de Especialistas de Seguridad de la Cadena Logística de C-TPAT determina que una empresa en Perú no está cumpliendo con los requisitos mínimos de seguridad del programa, el importador en EEUU es el que tendrá que afrontar las consecuencias con CBP (puede ser suspendido o revocado del programa). Esto le podrá traer consecuencias negativas al proveedor en Perú. Ya hemos visto casos de cómo importadores C-TPAT han cambiado de proveedores, pues estos no fueron capaces de mantener el nivel de seguridad que ellos están requiriendo.

La cadena logística es una, tiene un principio y un final. La entrada de los productos a EEUU es el final y esta entrada es agilizada cuando la compañía importadora en EEUU participa en el programa C-TPAT.

Para agilizar la cadena en su comienzo, los exportadores peruanos deben trabajar con la Aduana del Perú para diseñar e implementar su propio programa OEA. Un programa administrado por la SUNAT para beneficiar a aquellas compañías que han demostrado a través de los años que sus operaciones son dignas de confianza de la autoridad aduanera. De esta manera, las exportaciones de las compañías que pertenecen al programa OEA del Perú saldrían con más facilidades y al ser importadas por un importador C-TPAT entrarían a EEUU con más rapidez y facilidad.

Es fundamental la capacitación constante en asuntos de seguridad



Sr. Ibáñez, ¿Qué es el CICTE? ¿Por qué razones su organización puede ser considerado un aliado de la seguridad del comercio exterior de nuestros países?

Los actos de terrorismo no son nuevos en las Américas. Durante los años 90, los cambios en el modus operandi y en la nacionalidad de esos actores —sobre todo tras los atentados en Argentina— produjeron una llamada de atención entre los gobiernos del hemisferio occidental. A consecuencia de ello, se llevó a cabo una serie de reuniones —de hecho, la primera especializada en terrorismo se llevó a cabo en Lima en 1996— en las que los Estados Miembros de la OEA se comprometieron a “prevenir, combatir y eliminar el terrorismo”. En 1999, la Asamblea General respaldó las recomendaciones surgidas de esta serie de reuniones y contenidas en el Compromiso de Mar del Plata, y estableció el Comité Interamericano contra el Terrorismo de la Organización de los Estados Americanos (OEA/SSM/CICTE) mediante la resolución AG/RES. 1650 (XXIX-O/99).

Los acontecimientos del 11 de setiembre de 2001 provocaron la adopción de un nuevo enfoque sobre los esfuerzos interamericanos para hacer frente al terrorismo. Los ataques fueron inmediatamente condenados por la Asamblea General de la OEA, la cual estaba reunida en Sesión Especial en Lima, para aprobar la Carta

Entrevistamos a Ignacio F. Ibáñez Ferrándiz, gerente de Programa en el Comité Interamericano contra el Terrorismo (CICTE) de la OEA en Washington DC, Estados Unidos, para conocer la visión y las acciones que realiza su representada en el campo de la seguridad de la cadena de suministro.

Democrática Interamericana. En el año 2002, el CICTE estableció un Secretariado con el fin de canalizar sus decisiones hacia la prestación práctica de asistencia técnica y refuerzo de las capacidades entre los Estados Miembros.

El CICTE tiene como propósito principal promover y desarrollar la cooperación entre los Estados Miembros para prevenir, combatir y eliminar el terrorismo, de acuerdo con los principios de la Carta de la OEA, con la Convención Interamericana contra el Terrorismo, y con pleno respeto a la soberanía de los países, al Estado de Derecho y al derecho internacional, incluidos el derecho internacional humanitario, el derecho internacional de los derechos humanos y el derecho internacional de los refugiados.

Para llevar a cabo este propósito, el CICTE trabaja activamente en sus programas con más de 40 actores internacionales: organizaciones internacionales (como el Comité contra el Terrorismo de las Naciones Unidas, la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, la Organización de la Aviación Civil Internacional, INTERPOL, el Fondo Monetario Internacional, etc.), regionales (CARICOM, la Organización para la Seguridad y Cooperación en Europa, el Consejo de Europa, etc.), sub-regionales (el Sistema de Integración Centroamericano, la Secretaría de la Commonwealth, etc.), agencias técnicas y ministerios de diferentes países (Canadá, España, Estados Unidos, Brasil, México, Israel, etc.), actores privados (BASC, contratistas privados,

etc.), así como otras instituciones dentro de la OEA (la Secretaría Ejecutiva de la Comisión para el Control del Abuso de Drogas—CICAD—, la Secretaría de Asuntos Jurídicos, etc.).

Si se analizan los orígenes, objetivos y socios estratégicos que el CICTE posee, se puede percibir claramente la importancia de las actividades que realizamos en todo el Hemisferio. Si a ello se une que el CICTE trabaja con especial énfasis en mejorar la coordinación y cooperación entre los sectores público y privado, y que el área prioritaria de actuación es el refuerzo de las capacidades en el control de fronteras (que incluye tráfico comercial, carga y pasajeros, por mar, tierra y aire), se puede concluir que el CICTE se encuentra especialmente bien situado para apoyar los esfuerzos de los países de la región en lo relativo a la seguridad del comercio exterior.

¿Cuál es el riesgo de posibles ataques a infraestructuras marítimas y aéreas en el mundo? ¿Cómo observa la posibilidad de un potencial ataque en algún país de Latinoamérica?

Afortunadamente nuestra región, con la salvedad de

algunas injustificables y criminales acciones en ámbitos nacionales, vive en la actualidad una relativa calma en lo referente a este fenómeno en su vertiente global.

En algunos Estados Miembros de la OEA se presentan situaciones en que directa o indirectamente los grupos terroristas afectan la seguridad y estabilidad de los países. Existen indicios, en unos casos, y pruebas tangibles, en otros, de la colusión de estos grupos con organizaciones criminales con el fin de recaudar fondos, recursos materiales u otro tipo de apoyo, a través de actividades ilícitas como el narcotráfico y el tráfico de armas, entre otras, para poder sustentar su existencia y llevar a cabo actos terroristas. De ahí que el CICTE adopte en sus labores de apoyo a los países un enfoque comprehensivo de seguridad. Ello se fundamenta también en la integración de la Secretaría del CICTE dentro de la Secretaría de Seguridad Multidimensional de la OEA.

Dentro de este concepto estratégico, también es destacable la importancia que otorgamos al refuerzo de la seguridad como mecanismo de estabilidad para las sociedades. Una vez alcanzada la paz, la estabilidad, a través del refuerzo de la seguridad contra dichas amenazas, es posible crear las condiciones que lleven a un aumento de las inversiones del sector privado en las economías locales

¿Cuál es la agenda del CICTE que están desarrollando este año 2009?

La seguridad fronteriza constituye uno de los ejes que con más fuerza vertebran los programas del CICTE. Los programas de seguridad marítima y de seguridad aeroportuaria se enmarcan en este contexto.

Seguridad marítima

El programa de seguridad marítima es el más grande y complejo del CICTE. Se divide básicamente en tres sub-programas: **1)** evaluaciones sobre la seguridad y necesidad de capacitación en instalaciones portuarias y subsiguientes capacitaciones; **2)** ejercicios prácticos de gestión de crisis a nivel estratégico; y **3)** talleres sobre mejores prácticas para la implementación de los estándares internacionales de seguridad marítima.

La capacitación tiene como objetivo el fortalecimiento de las capacidades contraterroristas y de aplicación de la ley en el ámbito marítimo y en particular en instalaciones portuarias y la mejora de la coordinación entre las autoridades gubernamentales relevantes con responsabilidad para seguridad marítima. El programa abarca toda la gama de instalaciones comprendidas en el Código para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), incluidos: el control de los accesos a y en el interior de los puertos; evaluación y gestión de riesgos; intercambio de información interinstitucional y con el sector privado; control de pasajeros; seguridad de la carga; controles de aduana y de inmigración, incluyendo procedimientos de seguridad; gestión de crisis; y concienciación general sobre la seguridad.

Fortalecer la capacidad de los Estados Miembros de la OEA para cumplir eficazmente con los requerimientos que en materia de seguridad establece el Código PBIP es clave para controlar las fronteras internacionales.

Seguridad aeroportuaria

En segundo lugar, el programa de seguridad aeroportuaria tiene por objetivo fortalecer las capacidades de los Estados Miembros de la OEA para cumplir con los estándares y prácticas encomendadas de seguridad que establecen la Convención de Chicago sobre la Aviación Civil Internacional, sus anexos (especialmente Anexo 17), y otras recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), con respecto a la protección de la aviación civil internacional y sus instalaciones contra actos de inferencia ilegal.

El programa se compone de tres proyectos:

1) entrenamientos nacionales sobre los procedimientos relacionados con la seguridad en la aviación y las mejoras para cumplir con los estándares de la OACI, proporcionado en el país por una variedad de expertos internacionales y dirigido a funcionarios del ámbito operativo, de supervisión y de gerencia del personal de seguridad, inmigración y aduanas; **2)** becas, ofrecidas por la Secretaría de CICTE, para asistir a cursos de capacitación desarrollados por la OACI en otros países; y **3)** talleres de capacitación nacionales y sub-regionales en materia de gestión de crisis, inspecciones de seguridad sobre la carga, capacitaciones sobre controles de calidad, y talleres de certificación para supervisores.

Fortalecer la seguridad de los aeropuertos internacionales es un elemento clave para controlar las fronteras, de acuerdo con la Resolución 1373 del Consejo.



y nacionales, lo cual, idealmente, lleva a un aumento de los puestos de trabajo y por lo tanto a un aumento de los ingresos de las diferentes capas sociales, y, finalmente, a las condiciones propicias para el desarrollo de los países.

La amenaza, por tanto, no es sólo directa en forma de atentados, sino también indirecta en forma de zonas de la región que puedan ser utilizadas como bases logísticas o lugares de tránsito de estos grupos. No debemos olvidar que en la mayor parte de los atentados terroristas a gran escala de la actualidad, y por el fenómeno de la globalización, mueren no sólo ciudadanos del país en el que se comete el acto sino también extranjeros; se dañan intereses económicos no sólo propios de esa nación, sino también de otras. Puesto que nadie está a salvo, todos deberíamos cooperar internacionalmente para acabar con la lacra del terrorismo.

¿Qué avances nota en el empresariado latinoamericano respecto al conocimiento y la prevención de actividades ilícitas en las exportaciones hacia Estados Unidos, Europa y Asia?

Déjeme enfatizar un punto que considero importante, hablando además como europeo que vive en Estados Unidos y trabaja en toda Latinoamérica; el empresariado latinoamericano tiene unas cualidades sobresalientes. El empuje, la visión, la preparación académica, y la experiencia, están ahí. Quizás lo que falte en muchos casos sean

los recursos, la extensión del número de empresarios (que puede incentivarse, por ejemplo, a través de una generalización de la educación superior), y la experiencia internacional.

Dicho esto, no puedo sino decirle que, por mi experiencia personal en los diferentes países de la región, considero que el empresario latinoamericano tiene un buen conocimiento sobre las maneras de prevenir las actividades ilícitas en la cadena de distribución de exportaciones hacia diferentes mercados, especialmente los de Estados Unidos y Europa. Adicionalmente, los países de la costa del Pacífico, en especial Chile, México y Perú por su membresía en APEC, destacan por su conocimiento del mercado asiático. La actitud generalizada es de responsabilidad con este tema.

Creo, sin embargo, que es fundamental la constante capacitación del sector privado en estos asuntos, pues, aplicando la máxima de Heráclito, si los problemas que tenemos hoy pueden ser los mismos que los que teníamos en años anteriores, sin duda las respuestas más eficaces varían constantemente por la propia dinámica mutante de la criminalidad. Esa voluntad de mejora constante en materia de prevención es clave no sólo para proteger eficazmente a los ciudadanos, sino también para proteger los fundamentos de cualquier éxito empresarial. BASC contribuye a ello en ambas dimensiones, y eso es algo por lo que todos tenemos que estarles agradecidos.

¿Qué referencias tiene sobre el desempeño del Perú en la tarea de prevenir las actividades ilícitas en la cadena de distribución?

Sin duda el Perú es un país de referencia en el ámbito de la protección marítima, especialmente, y aeroportuaria. Los progresos que se están llevando a cabo en puertos de tanta trascendencia regional como El Callao, en ocasiones con la colaboración de la Secretaría del CICTE (tuvimos un proyecto muy exitoso el año pasado y este año tenemos otro en marcha que se iniciará en otoño), son muy notables y los actores con responsabilidades en la materia, tanto públicos como privados, están haciendo una importante labor de concienciación sobre la importancia de la prevención en materia de seguridad.

En este sentido, y por poner dos ejemplos, los esfuerzos de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) en el ámbito público, como de BASC Perú en el ámbito privado, y los sobresalientes resultados que están obteniendo, no nos pasan desapercibidos. Son, sin duda, dos de nuestros más importantes socios en esta materia en Perú.

(*) Ignacio F. Ibáñez Ferrándiz es gerente de Programa en el Comité Interamericano contra el Terrorismo de la OEA en Washington D.C., EEUU. Anteriormente trabajó para la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDD) con sede en Viena, Austria. Es Licenciado en Derecho y Máster en Relaciones Internacionales con especialidad en Terrorismo y Derecho Internacional. Ha estudiado en las universidades Complutense y la Universidad San Pablo-CEU (España), la Sorbona (Francia) y de Cambridge (Reino Unido).

La seguridad y los escasos recursos en tiempos de crisis

Por: Fermin Cuza, gerente de Renza, Inc. C-TPAT and Supply Chain Security Services, California, EEUU.



La severa crisis económica global ha tenido un significativo impacto en el comercio exterior. En los Estados Unidos, las importaciones han declinado 19,3% en el primer semestre del 2009 y los economistas de la Organización Mundial de Comercio (OMC) predicen que los volúmenes de exportación disminuirán en 9% en este año.

Históricamente, cada ciclo de dura situación económica ha traído consigo una mayor delincuencia transfronteriza, tales como el contrabando y el robo de carga. Una reciente encuesta del Consejo Ejecutivo de Seguridad (SEC por sus siglas en inglés) —una organización de investigación para la reducción de riesgos y servicios para ejecutivos de corporaciones y agencias gubernamentales— determinó que durante el año fiscal 2008-2009 hubo un aumento del 40% en robos y fraudes. Asimismo, que en los EEUU las incautaciones de estupefacientes aún permanecen altas. Durante el periodo de nueve meses que terminó

el 30 de junio de 2009, la agencia de Aduanas y Protección de Fronteras de EEUU (CBP por sus siglas en inglés) informó el aumento de 64,3% en las incautaciones, incluidos 3,3 millones de libras (1,1 toneladas) de drogas ilegales.

El comisionado del CBP, Jayson P. Ahern, atribuye el éxito de las incautaciones al aumento de los efectivos en el reforzamiento de las fronteras. Programas de seguridad, tales como el C-TPAT y BASC también contribuyen al esfuerzo de ejecución. Con la combinación de sus 11.000 miembros, estos programas representan más del 50% en el control de todas las importaciones de EEUU y permitirá al CBP a centrar los recursos en el resto de los cargadores de mayor riesgo, facilitando el comercio y compatibilizando con los cargadores.

La mala situación económica a veces plantea dificultades no sólo para las autoridades fronterizas, sino también para BASC y los ejecutivos que manejan la seguridad de la cadena de suministros. Se dan batallas internas por los escasos recursos y se hace más difícil justificar los presupuestos de seguridad, de tal manera que los encargados de seguridad deben estar dispuestos a discutir el caso con la dirección. Esta situación exige una fuerte familiaridad con todos los aspectos de la cadena de suministros de la empresa para evaluar con mayor exactitud los riesgos, analizar los costos y beneficios, y hacer recomendaciones de seguridad.

Al evaluar los riesgos, la información de inteligencia de las autoridades y organismos locales es especialmente útil. Por ejemplo, según el CBP, el 75% de todas las brechas de seguridad se producen después de que el envío sale de las instalaciones del exportador. Este conocimiento debe integrarse en

la estrategia de seguridad de la empresa adoptando, por ejemplo, medidas para establecer previamente las rutas de los camiones, seguimiento de los plazos de entrega con los registros y la tecnología GPS, ampliar la integridad del sello de seguridad, y poner en práctica una inspección sistemática de contenedores (puertas, bisagras, etc.). Estas inversiones de bajo costo pueden producir altos beneficios en la seguridad.

Cualquier análisis de costos de la cadena de suministros sería incompleto sin conocer el costo de una inspección aduanera. Cada aduana tiene costos tangibles y pueden variar de un puerto a otro, o de un país a otro. Una demora de aduana resultante de un retraso de entrega a un cliente crucial, en el momento equivocado, puede resultar en la pérdida de un cliente importante. Otros gastos de inspección pueden incluir la transferencia de carga a un depósito aduanero autorizado, la descarga de contenedores y costos de mano de obra, los honorarios del terminal de almacenamiento, gastos de sobrestadía, los posibles daños de la carga, el servicio al cliente, sanciones por retraso en las entregas.

Un punto importante, a menudo pasado por alto por los responsables de seguridad, es que las inversiones no necesariamente tienen que venir con un alto precio. De hecho, muchas medidas de bajo costo realmente generan mejoras de seguridad de alto nivel. En el 2006 un estudio del "Cross-Border Research Association" hecho sobre empresas miembros del BASC, estableció que no existe una clara relación entre la seguridad y la eficacia de los costos de inversión. Esta conclusión es especialmente importante para las PYME.

Esta opinión es apoyada por un informe de fecha 28 de julio de

2009, de Bradd Skinner, director nacional del C-TPAT, quien citó las siguientes dos causas principales de fallas de seguridad, ninguno de los cuales requiere grandes inversiones para hacer frente a la seguridad:

- Incumplimiento de la empresa de las políticas y los procedimientos. Las empresas cuentan con procedimientos de seguridad, pero no los cumplen.
- Falta de supervisión. La supervi-

sión de la gerencia, por ejemplo, auditorías periódicas y evaluaciones de riesgo, no son sostenidos. La falta de vigilancia permite la formación de conspiraciones internas que con el tiempo ponen en peligro los procedimientos de seguridad.

El papel de gestor de la cadena de suministro nunca ha sido más importante. Manteniendo una íntima familiaridad con la cadena de suministro de la empresa,

aprovechando las fuentes de información de inteligencia disponibles, e implementando la provisión de seguridad de bajo costo donde sea posible, el administrador de seguridad estará en mejores condiciones para justificar los niveles actuales o el aumento de la seguridad de las inversiones en seguridad y, por ende, contribuir a la competitividad de la empresa, dos dignos objetivos en estos duros tiempos económicos.

El foco en la seguridad de la cadena de suministro

Lew Knopp, director ejecutivo de Templar Titan, empresa estadounidense especializada en alta seguridad corporativa, sostiene la necesidad de que el mundo se enfoque en la seguridad de la cadena de suministro porque ningún país, puerto u operador puede asumir toda la responsabilidad de la seguridad de la carga. El experto sostiene que el futuro de la seguridad de los contenedores de carga está evolucionando hacia la eficiencia en el uso de sistemas de contenedores inteligentes, los contenedores marítimos con sistemas RFID y la rapidez de los sistemas de detección radiológica de los contenedores. El enfoque del mundo en la seguridad de la cadena de suministro es lo más importante que se requiere actualmente y este tema necesita ser parte del engranaje del proceso de transporte marítimo; en este sentido, debe haber un esfuerzo multilateral en la cadena a fin de garantizar la seguridad de la carga en todas las fases de fabricación, incluyendo al fabricante y al consumidor.

Según Knopp, la tecnología de la seguridad de la carga es una herramienta válida pero sólo si todos los jugadores están en el mismo juego. Señala al respecto que se

haría muy poco si un contenedor pasa por un costoso sistema de inspección de vehículos y carga en un punto de origen si luego la carga será transportada por un puerto poco seguro en un país en desarrollo con limitados recursos de inspección, incluyendo una deficiente política de procedimientos y seguridad básica.

Asimismo, vaticina que en el largo plazo y con el avance de la tecnología y su implementación se generará beneficios para la industria marítima y se protegerá al usuario final. Los beneficios vendrán a través de un menor número de retrasos y extravíos de envíos, la mejora y la garantía de la fiabilidad, la reducción de copias de registros y el menor estancamiento de los inventarios. Así, se reducirán los robos y las pérdidas, reduciéndose los costos de seguro. Adicionalmente, y lo más importante, es la reducción de los riesgos de un ataque terrorista que puede ser generado en el extranjero utilizando un contenedor de carga, asegura el militar ahora empresario.

La inspección del contenedor ha sido un problema durante muchos años, y el aumento de su uso potencial por terroristas para transportar armas de destrucción en masa, ha sido durante mucho

tiempo una preocupación de la seguridad a cargo de profesionales de la ley. Hasta la fecha, la seguridad mayormente ha involucrado la inteligencia humana y la inspección de los manifiestos de carga marítima en busca de sospechosos. A pesar de que muchos puertos de todo el mundo emplean la tecnología de inspección no intrusiva (NIL por sus siglas en inglés), un estimado actual señala que menos del 4-5% de los millones de contenedores con destino a EEUU se consideran como "de alto riesgo" los cuales son separados para una inspección detallada.

Los futuros equipos de escaneo de contenedores serán capaces de escanear y detectar a un ritmo más rápido con menos errores. La clave es no bajar el ritmo a través del cual se puede repercutir en el comercio, sino para aumentar la eficiencia. Algunas de las empresas que están en la vanguardia de la seguridad de los contenedores son Kroll, SAIC y HRSC. Lo que es evidente es que la seguridad tiene un precio porque todos los dispositivos de seguridad tienen un costo asociado a ellos, de los cuales el resultado final será el consumidor quien absorba los gastos.

Fuente: The Maritime Executive

BASC certificó a más empresas

En julio 21 empresas recibieron por primera vez la certificación BASC y otras 128 recibieron la respectiva revalidación de dicha certificación en el marco de una ceremonia realizada en el Centro de Convenciones de la Sociedad Nacional de Industrias (SNI). Al evento asistieron la ministra de Producción, Mercedes Aráoz; el Presidente de BASC PERÚ, Raúl Saldías; el Presidente de la SNI, Pedro Olaechea Álvarez-Calderón; el Superintendente Nacional Adjunto de Aduanas, Carlos Ramírez Rodríguez y el Jefe de Inteligencia de la Dirección Nacional Antidrogas (DIRANDRO), César Arévalo Guzmán.

"Creo que es fundamental por ser un proceso que ayuda a la fluidez del comercio. Nosotros nos comprometimos con los EEUU en tener mecanismos bilaterales de comercio seguro y el sistema BASC ha demostrado tener capacidad de certificación; en compartir los requisitos comerciales y de seguridad en especial con los EEUU lo que hace que hoy se puedan incorporar más firmas en este convenio del sector privado", declaró la también ex ministra de Comercio Exterior, al tiempo de señalar que hay más Aduanas y organizaciones BASC unidas para mejorar los servicios y los procesos, por lo que es importante premiar a las empresas que ingresan a la Certificación. "Realmente los felicito por este tipo de reuniones. Y recuerden, tenemos que proteger nuestros productos, tener marca propia y que se reconozca ese capital; es decir, que se reconozca al Perú como un país seguro y ese es un valor en el que debemos trabajar" culminó.

La amenaza crece

El presidente de Devida, Rómulo Pizarro, ha dicho recientemente que el narcotráfico "está dentro de nuestras fronteras y apunta a crecer". Según el, lo que obtienen los cárteles internacionales por la comercialización de la cocaína que sale de nuestro país llega a los US\$ 22 mil millones, US\$ 3.800 millones que el año 2004. Dicha cifra representa el 17% del PBI y supera ampliamente a cualquier sector productivo.

En junio, un informe de la ONU señaló que el Perú produjo el 36% de la cocaína mundial en el 2008. El 60% de la cocaína que se elabora en el Perú va a EEUU y Europa, principalmente a España, Italia y Reino Unido. El 35% se va a Asia, y el resto tiene como destino América Latina: Brasil, Argentina, Chile y Uruguay.

Pizarro señala que la escasez de recursos para la lucha contra este flagelo produce inconvenientes. Así, por ejemplo, aún no se han instalado las garitas de control de insumos químicos en varios puntos del país. Respecto al lavado de dinero por tráfico ilícito de drogas, este alcanzó los US\$ 2.035 millones, lo que representa el 77,3% de todo el monto involucrado por lavado de activos.

Asimismo, de los US\$ 22.000 millones que mueve el narcotráfico; US\$ 2.200 millones se quedan en el país, según el jefe de Devida.

Reduciendo los riesgos en trámites

La recepción y el despacho de naves vía electrónica ha empezado a ser una realidad en el puerto del Callao desde mediados de marzo pasado, fecha cuando se inició el Sistema de Redenaves Electrónico con la implementación del SOAZ Electrónico o Solicitud Oficial para el Arribo y/o Zarpe de las Embarcaciones. Este sistema busca reducir el tiempo que demora el trámite para el ingreso y la salida de naves, ofreciendo a los agentes marítimos la posibilidad de evitar trasladarse las oficinas de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) para presentar los formatos físicos. Además, facilita también una base de datos de las naves que arriban a los puertos del país. Gracias a este procedimiento se podrán elaborar medios de control de riesgos que permitirán la eliminación progresiva de las visitas de recepción y despacho de naves.

Se prevé que el Sistema de Redenaves Electrónico sea implementado totalmente en enero del 2010, de tal modo que las agencias marítimas podrán realizar el intercambio electrónico de datos o el registro en un portal web de los formatos FAL (formatos de convenio de facilitación de la Organización Marítima Internacional (OMI) requeridos para realizar los procedimientos de recepción y despacho de naves. En junio, después de un período de capacitación y pruebas, la APN implementó el sistema de Redenaves Electrónico en los puertos de Paita y Salaverry.

La Ventanilla Unica Portuaria (VUP)

De acuerdo a la APN, la VUP estaría operativa a finales del presente año, brindando como beneficios la reducción de los más de 60 trámites que se realizan actualmente en el sector portuario, a un máximo de diez, simplificando con ello permisos, trámites y autorizaciones. Además, permitirá que los agentes portuarios realicen sus trámites en un solo lugar.

Perú es el primer exportador mundial de cocaína

Según el documento "Estudio comparativo de la evolución de la coca y la cocaína en Perú y Colombia" realizado por los especialistas Jaime Antezana y Jaime García, el Perú exporta más cocaína que Colombia, país que sigue siendo primer productor de esta droga a nivel mundial. La explicación es que este país incauta mayores cantidades del estupefaciente.

Así, en el 2008, Colombia produjo 430 toneladas y el Perú 302. El primero incautó 198 toneladas y el segundo apenas 20 toneladas. También Colombia incautó 9.637 toneladas de insumos químicos contra las 470 toneladas del Perú. Una razón de ello sería que en nuestro país ni siquiera se ha logrado implementar un registro único de empresas comercializadoras y usuarias de productos químicos, solicitado por las autoridades antidrogas peruanas desde el 2004.

Fuente: Prensa internacional.

IATA apuesta por un enfoque sobre la cadena de suministros

Durante el Simposio Mundial de Carga de IATA realizado en Bangkok, Tailandia, en marzo pasado, Giovanni Bisignani, director general y CEO de IATA, remarcó que el conocimiento de carga electrónica (proyecto e-freight de IATA) es más importante que nunca para aportar 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", dijo. Cada consignación de carga viene acompañada de más de 30 documentos. Actualmente, e-freight puede convertir 12 de ellos en documentación electrónica y ya está operando en 18 lugares que cubren 26 aeropuertos.

Según el empresario, "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 2010 nuestro objetivo es prescindir del 64% del papel del 81% de los cargamentos internacionales". Señaló también que para tener éxito se necesita el compromiso de toda la cadena de suministro para generar economías de escala. Entre los beneficios se considera un ahorro de US\$ 4.900 millones para la cadena de suministro y un aumento del 1% en penetración de mercado frente a la carga marítima.

Fuente: IATA.

España ya tiene 10 empresas con certificado OEA

Con la reciente obtención del certificado de Operador Económico Autorizado (OEA) por parte de la filial de 3M en España, este país ya suma 10 empresas que ya cuentan con esta distinción: las otras nueve son: Aduanas Pujol Rubio, Arola Aduanas y Consignaciones, Europea de Ediciones, Laboratorios Inter- vet, Rhenus Logistics, Seur España Operaciones, Tiba Internacional, UPS SCS Spain y Velice Logística.

En España, la Agencia Estatal de Administración Tributaria determina, mediante un examen pormenorizado de las condiciones, si las personas físicas o jurídicas que deseen ser OEA reúnen los requisitos para serlo. Cualquier persona física o jurídica que esté establecida en España, con independencia del tamaño de su negocio, y que esté implicada en la cadena logística internacional puede solicitar el OEA. Estos pueden ser: fabricantes, exportadores, transportistas, expedidores, representantes aduaneros, almacenistas e importadores.

Existen tres tipos de certificados OEA, atendiendo a la exigencia de requisitos y a los beneficios que de ellos se derivan: Certificado Operador Económico Autorizado Simplificaciones Aduaneras; Certificado Operador Económico Autorizado Seguridad y Protección; y Certificado Operador Económico Simplificaciones y Seguridad.

Las ventajas OEA se iniciaron en julio pasado

Las principales ventajas derivadas de la posesión del certificado de OEA son las siguientes: menor número de controles físicos y documentales; prioridad en los controles; posibilidad de elegir el lugar de la inspección (incluyendo el despacho centralizado nacional); mayor facilidad para acogerse a procedimientos aduaneros simplificados; declaraciones sumarias de entrada o salida con datos reducidos (en vigor desde el 1 de julio de 2009); y notificación previa de decisión de reconocimiento físico (en vigor desde el 1 de julio de 2009). Otros beneficios son el acceso más sencillo a la aduana y las mejoras indirectas o el reconocimiento internacional de la figura.

El Código Aduanero Comunitario ha establecido que, entre los criterios para la concesión del estatuto de OEA, se tendrá en cuenta un historial satisfactorio de cumplimiento de los requisitos aduaneros y unos niveles de seguridad adecuados.

Estados Unidos puede ser atacado de nuevo

Recientemente, semanas antes de conmemorarse ocho años del fatídico 11-S, el jefe del Estado Mayor Conjunto de Estados Unidos, Michael Mullen, dijo que "Al Qaeda aún es capaz de atacar a Estados Unidos y quiere hacerlo" sosteniendo que tiene capacidad de entrenamiento, apoyo y financiamiento. Como se recuerda, Al Qaeda reivindicó los atentados del 11 de setiembre de 2001 en NY y Washington, que dejaron unos 3.000 muertos en total.

Fuente: Prensa internacional

Encuentro internacional sobre seguridad portuaria

Del 30 de setiembre al 01 de octubre se realizará este encuentro en Barcelona, España, donde se analizará el incremento de los desafíos y las amenazas en los puertos internacionales. Escuche de expertos las disposiciones regulatorias de puertos claves en el mundo y sepa que métodos y tecnologías existen para hacer frente los desafíos que representan las amenazas de seguridad. Han confirmado su participación los puertos de Barcelona, de Venecia, Amsterdam, Vigo, Los Angeles, Guardacosta italiana, Guardacosta de EEUU, OMI, Marina de EEUU, y muchos más. Mayor información en <http://www.smi-online.co.uk/events/overview.asp?is=1&ref=3152>

Cumbre internacional de puertos y transporte intermodal

La edición 2009 de la Cumbre Internacional de Puertos y Transporte Multimodal (PITS 2009) se desarrollará los días 23 y 24 de noviembre de 2009 en Shanghai, China. Asistirán más de 200 ejecutivos, entre autoridades de gobiernos, compañías navieras, operadores y autoridades portuarias, operadores de ferrocarriles, operadores intermodales, compañías de infraestructuras portuarias, zonas francas, empresas logísticas, y proveedores de equipos. La conferencia se enfocará en los avances de las experiencias operativas en el marco de la actual situación económica y logística del mercado. Más información en <http://hnmmedia.com/events/PITS/>

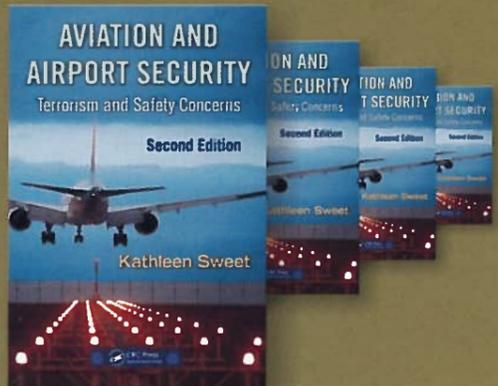
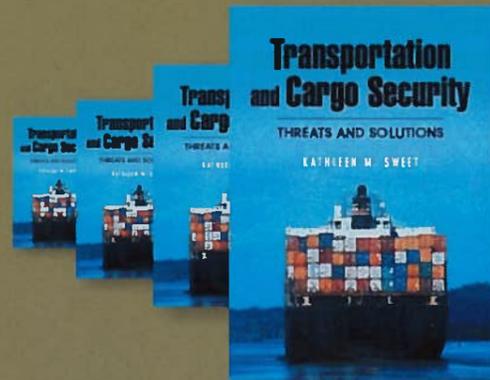


La seguridad en los puertos

Este libro tiene como autores a Álvaro Librán, Ricard Marí Sagarra, y Jaime Rodrigo de Larrucea. Aborda todas las áreas que afectan la aplicación del Código PBIP de la OMI y la implantación del Plan de Protección en Instalaciones Portuarias (PIIP). El texto es una respuesta a la necesidad de incrementar los sistemas de protección en los puertos y los buques frente a las amenazas para la seguridad de las personas y las mercancías. Disponible en https://www.thecommerce.es/epages/ea2557.sf/es_ES/?ObjectPath=/hops/ea2557/Products/9788486684280

Transportation and Cargo Security: Threats and Solutions

Libro escrito por Kathleen M. Sweet. Este libro ayuda a entender la necesidad de la seguridad en el transporte y ayuda a actuar para remediar las brechas en los sistemas de protección. Describe, entre otros temas, la legislación internacional aplicable y las agencias de supervisión en cada modo de transporte. Disponible en Amazon.

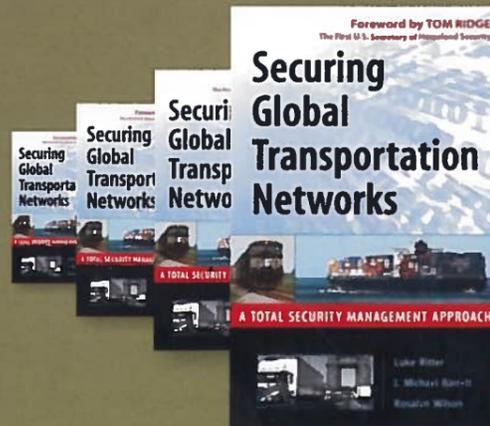


Aviation and Airport Security: Terrorism and Safety Concerns

Considerado como manual para enfrentar la amenaza terrorista en la actividad aerocomercial considerando la generación de valor mediante la seguridad en el aeropuerto. Su autor, Kathleen Sweet, incluye un análisis moderno de la política de seguridad, las prácticas y las regulaciones post 9/11. Toca la historia de la seguridad en la aviación y compara prácticas de seguridad en diversos países. Disponible en Amazon.

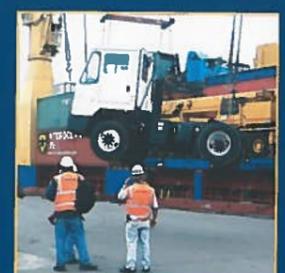
Securing Global Transportation Networks

Los autores Luke Ritter, J. Barrett, y Rosalyn Wilson, revelan el modo en que los procesos de seguridad mejorados pueden crear valor a través de todas las funciones de negocio en todas partes de una cadena de valor. Enseñan una nueva filosofía de dirección de seguridad explicado con estudios de casos para minoristas y grandes compañías como Maersk y FedEx. Da una mirada a futuros acontecimientos y mejores prácticas. Disponible en Amazon.



ESPECIALISTAS EN EL MANEJO DE MAQUINARIA PESADA (EXCAVADORAS, GRUAS, CALDEROS).

CARGA DE PROYECTO, TRAILERS, CAMIONES Y AUTOS DESDE PORT EVERGLADES A CALLAO.



Calle Amador Merino Reyna Nº 307 Edificio Nacional Of.: 1403 - San Isidro

Central: 716 9090 Fax: 716 9097 e-mail: navesur@navesur.com.pe

www.navesur.com.pe www.interoceanlines.com



ALCONSA
ALMACENES DE CONTENEDORES SUD AMERICA



SPARCS



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE
CERTIFICADO BASC
PERU100002

Por que elegirnos?

- Somos el Terminal de contenedores con más alto estándar de calidad en servicios a nivel nacional.
- Somos el primer Terminal en manejo de carga refrigerada.
- Tenemos la mejor flota de transporte de carga terrestre.
- Contamos con tecnología de punta para el manejo de contenedores.
- Operamos en los puertos de Callao y Paita.

Nuestros Servicios:

- Exportación e Importación de contenedores de carga refrigerada y seca.
- Transporte Terrestre.
- Servicio de consolidación para carga suelta.
- Servicio de desconsolidación para contenedores.
- Depósitos de vacíos.
- Servicio de manejo de carga sobredimensionada
- Break Bulk y proyectos.

Alconsa se compromete a brindar un servicio de excelencia y de alta calidad personalizada siempre bajo su lema ... **Con cuidado constante.**



MAERSK PERÚ S.A.

ALCONSA Callao: Av. Néstor Gambeta s/n Callao km 14.5 Carretera a ventanilla Telf.: (51-1) 614 0050 • 614 0096 • Fax: 577-6393

ALCONSA Paita: Zona Industrial II, Mz. L, Lt. 3 s/n Km. 4.5 Carretera Paita - Sullana, Piura Telf.: (51-73) 213287 • 213 302 Fax: 212 86

conozca más de nosotros en www.alconsa.com.pe