

Cargo Security

PUBLICACIÓN ESPECIALIZADA EN SEGURIDAD DE LA CADENA DE SUMINISTRO INTERNACIONAL

AÑO IV / 2011 - 10

Buenas prácticas de seguridad logística en empresas de servicios

GOOD PRACTICES OF LOGISTICS SECURITY IN COMPANIES OF SERVICES

INFORME

Buenas prácticas de seguridad logística en los servicios portuarios

ENTREVISTAS

- GRUPO RANSA
Emilio Fantozzi Temple
- TRAMARSA
Mario Hart
- TOPY TOP S.A.
Carmen Castillo Nolasco

La tercerización de servicios logísticos y su adaptación al Supply Chain Security (Pág. 3).

Mejorando la seguridad en la cadena de suministro internacional (Pág. 18).

¿Cuáles son las mejores prácticas logísticas que deben adoptar las empresas? (Pág. 22).

RANSAS[®]

**INNOVANDO
EN LOGÍSTICA**

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

www.ransa.net

• Carga internacional
• Agenciamiento de Aduanas
• Depósito Temporal
• Almacenaje
• Transporte y Distribución
• Sistemas Integrados de Información
• Consultoría y Proyectos



Perú



Bolivia



Ecuador



El Salvador



Guatemala



Honduras

**Nuestras
Sucursales**



infope@ransa.net

Av. Argentina 2833 / Av. Coronel Néstor Gambetta 3235, Callao
CT: +511 313.6000 F: +511 313.6001 +511 313.6002



3

Contenido / Content



18

2 EDITORIAL / EDITORIAL

Reiniciamos expansión en Estados Unidos de América.
We have started expansion in the U.S.A.

3 PORTADA / COVER

Buenas prácticas de seguridad logística en empresas de servicios al comercio exterior.
Good practices of logistics safety in companies of services for foreign trade.

- La tercerización de servicios logísticos y su adaptación al Supply Chain Security.
Outsourcing of logistics services and its Supply Chain Security adaptation.
- Precisando los conceptos de 'Security' y 'Safety'.
Specifying the concepts of 'Security' and 'Safety'.
- Buenas prácticas de seguridad logística en los servicios portuarios.
Good practices of logistics safety in the port services.
- Mejorando la seguridad en la cadena de suministro internacional.
Improving the safety in the international supply chain.
- ¿Cuáles son las mejores prácticas logísticas que deben adoptar las empresas?
Which are the best logistics practices to be adopted by the companies?



22

26 AL DÍA / UP TO DATE

Seguridad mundial plantea temas de discusión.
World Security Conference raises topics for discussion.

28 ENTREVISTAS / INTERVIEWS

- Emilio Fantozzi Temple, gerente general del Grupo Ransa.
Emilio Fantozzi Temple, general manager of Grupo Ransa.
- Mario Hart, gerente general de Trabajos Marítimos S.A. – Tramarsa.
Mario Hart, general manager of Trabajos Marítimos S.A. – Tramarsa.
- Carmen Castillo Nolasco, representante de la Dirección de Topy Top S.A.
Carmen Castillo Nolasco, representative of the Topy Top S.A. Management.



28

36 MUNDO BASC / BASC WORLD

BASC y CBP inician un nuevo capítulo para resguardar la seguridad en el comercio exterior.
BASC and CBP start a new chapter to safeguard security in foreign trade.

Realizan I Curso de Auditor Interno BASC en EE.UU.
The 1rts BASC Internal Auditor Course is performed in U.S.A.

40 NOTICIAS Y EVENTOS / NEWS AND EVENTS

Sucesos del mundo del Supply Chain Security.
Events in the Supply Chain Security world.



31



Reiniciamos expansión en Estados Unidos de América

We have started expansion in the U.S.A.

Nuestra reciente participación en el primer curso de Auditor Interno C-TPAT/BASC realizado en Estados Unidos de América es motivo de satisfacción para nuestra organización, principalmente para nuestra casa matriz, la Organización Mundial BASC (WBO por sus siglas en inglés), cuyo presidente Internacional, Fermín Cuza, y nuestro gerente general, César Venegas, inauguraron, en calidad de expositores, el contenido de dicho curso en Texas.

El hecho de que se tiene previsto realizar pronto un segundo curso en dicho país, habla de lo exitoso que es esta iniciativa como promotor de nuestra estrategia corporativa de expandir la presencia de BASC entre las empresas que operan en territorio estadounidense.

Esto nos permite trabajar mucho más de cerca con el C-TPAT (Customs Trade Partnership Against Terrorism), programa de seguridad líder estadounidense y un socio clave para consolidar nuestro accionar. Nuestra buena relación con esta entidad y otros organismos del gobierno así como con gremios de dicho país, nos otorga optimismo respecto a una futura relación muy auspiciosa en dicho mercado.

Por otra parte, esperamos que nuestro contenido principal en esta edición "Buenas prácticas de seguridad logística en empresas de servicios al comercio exterior" sirva para ver con más claridad la estrecha relación entre la logística en la cadena de suministro y la seguridad, entendida esta última como la protección contra la amenaza de actividades delictivas de terceros, concepto que aprovechamos para precisarlo en un artículo especial.

El mensaje central es que la eficiencia de la logística depende también, como variable adicional, de la implementación al interior de la empresa de una política de seguridad basado en buenas prácticas logísticas. Aunque no pareciera ser así, en el actual escenario global del comercio amenazado por el terrorismo y otros ilícitos, el objetivo de costos mínimos y mayor eficiencia de la logística se refuerza a mediano y largo plazo con la implementación de buenas prácticas de seguridad.

Our recent participation in the first C-TPAT/BASC Course of Auditor performed in the United States is source of satisfaction for our organization, primarily for our parent company, World BASC Organization, that was inaugurated by our International President, Fermín Cuza, and our general manager, César Venegas, who were exhibitors of the content of this course in Texas.

The fact that the second edition of this course is planned to be performed soon in this country talks about how successful this initiative is as a promoter of our corporate strategy of expanding BASC's presence among the companies that operate in U.S. territory.

This allows us to work more closely with the C-TPAT (Customs Trade Partnership Against Terrorism), U.S. security program leader and a key partner to consolidate our actions. Our good relationship with this entity and other government agencies as well as associations of that country, gives us optimism about a very auspicious future relationship in that market.

On the other hand, we expect our main content in this edition "Good practices of logistics safety in companies of services for foreign trade" serves to see more clearly the close relationship between logistics in the supply chain and security, the latter understood as protection against the threat of criminal activities of others, a concept that we take to point in a special article.

The central message is that the efficiency of logistics depends also, as additional variable, of the implementation of a security policy within the company based on good logistics practices. Though it does not seem to be like that, in the current global scene of trade threatened by terrorism and other crimes, the objective of minimum costs and major efficiency of logistics is reinforced to medium and long term by the implementation of good security practices.

Atentamente / Best regards

María del Carmen Masías
Presidente / President
BASC PERÚ

Comité Editorial / Editorial Board

María del Carmen Masías
Patricia Siles Álvarez
Raúl Saldías Haettenschweiler
César Venegas Núñez

Director / Director
César Venegas Núñez

Edición / Redacción / Editor / Writer
Unices Montes Espinoza

Coordinación / Coordinator
Giovanna Dloses Morel

Suscripciones y Publicidad / Subscription & Advertising
imagen@bascp Peru.org

Diagramación e Impresión / Design and Press
Genaro Calderón / Comunica 2



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

Alianza Empresarial para un Comercio Seguro
(Capítulo BASC PERÚ)
Av. Javier Prado Este 897, edif. Limatambo
8vo piso of. 84, San Isidro Lima- Perú
Teléf.: (511) 612-8300
www.bascp Peru.org

Consejo Directivo / Directors Board

Presidente del Directorio
Asociación Marítima del Perú - ASMARPE
María del Carmen Masías

Vicepresidente
Asociación Peruana de Operadores Portuarios - ASPPOR
Lorenzo L. Morandi Cadei

Director Secretario
Asociación de Exportadores - ADEX
José Letts Romero

Director Tesorero
Sociedad Nacional de Industrias - SNI
Mateo Balarín Benavides

Director Vocal
Sociedad de Comercio Exterior - COMEX
Patricia Siles Álvarez

Director Vocal
Cámara de Comercio Americana del Perú - AMCHAM
Aldo Defilippi Traverso

Directores
Cámara de Comercio de Lima - CCL
Juan A. Morales Bermúdez

Consejo Nacional de Usuarios de Distribución
Física Internacional de Mercancías - CONUDFI
Armando Grados Mogrovejo

Asociación Peruana de Agentes Marítimos - APAM
Eduardo Amorrtu Velayos

Instituto Peruano de Espárragos y Hortalizas - IPEH
Leylha Rebaza García

Asociación de Servicios Aeroportuarios Privados - ASAEPP
Fernando Raventos Marcos

Asociación de Agentes de Aduana del Perú - AAAP
Arias Schreiber Ponce

Past President
BASC PERÚ
Raúl Saldías Haettenschweiler

Gerente General
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 N° 00153963
(Resolución N° 010346-2009/DSD-INDECOPI)



La tercerización de servicios logísticos y su adaptación al Supply Chain Security

THE OUTSOURCING OF LOGISTICS SERVICES AND ADAPTATION TO SUPPLY CHAIN SECURITY

Logística y tercerización, dos aspectos claves que, asumiendo prácticas seguras en la cadena de suministro de las empresas, pueden facilitar el camino al éxito en los negocios internacionales.

Logistics and outsourcing, two key aspects, assuming safe practices in the supply chain of companies, may pave the way to success in international business.

La logística

Se sabe que el objetivo de toda empresa es operar con mínimos costos y obtener máxima eficiencia. Para ello utiliza las herramientas y recursos disponibles que posee dándoles el máximo rendimiento a través del manejo de diversos aspectos que encierra la teoría empresarial. Uno de esos aspectos es la logística, cuya teoría y práctica son muy am-

plias y pueden llegar hasta la sofisticación académica.

Este campo empresarial, con el impulso que recibió del desarrollo de la tercerización ocurrida a finales de la década de los 80s y los años 90s, ha hecho un aporte importante al crecimiento y desarrollo de los negocios internacionales.

Como se sabe, la misión fundamental de la logística es colocar los

Logistics

We know that the goal of any business is to operate with minimum costs and maximum efficiency. In order to achieve that, it uses the available tools and resources to give them the best performance through the management of various aspects that holds the business theory. One such aspect is logistics, whose theory and practice are very large and can reach academic sophistication.

This business field, with the impetus provided by the development of outsourcing occurred at the end of the 80s and 90s decade, has made a significant contribution to growth and development of international business

As is known, the fundamental mission of logistics is to place the goods and services in the right place at the right time and in the desired condi-

bienes y servicios en el lugar adecuado, en el momento preciso y en las condiciones deseadas, contribuyendo lo máximo posible a la rentabilidad de la compañía. Para cumplir con su objetivo, esta actividad se encarga de la gestión de los medios necesarios para alcanzarlos (planificación, medios de transporte, comunicación e informática, etc.).

Garantizar la calidad del servicio, es decir la conformidad con los requisitos de los clientes, da una ventaja competitiva a la empresa logística. Lograrlo minimizando costos permite mejorar los márgenes de beneficios; conseguirlos, garantiza la seguridad y permite satisfacer las expectativas de sus clientes.

Pero, actualmente, hay otros factores nuevos de éxito en juego, tales como el manejo del respeto al medio ambiente y la responsabilidad social, entre los más comunes. En este entorno, es posible distinguir

el carácter estratégico que ha llegado a representar la función logística en las empresas modernas, tanto así que en la actualidad es común ver a directores de Logística como miembros de los comités de dirección de las empresas que reportan a los accionistas.

Lo estratégico de esta actividad en los negocios internacionales es

tions, contributing as possible to the profitability of the company. To achieve its objective, this activity is in charge of managing the necessary means to achieve them (planning, transport, communication and computing.).

Ensuring the quality of service, i.e. the compliance with the requirements of customers, gives a competitive advantage to the logistics company. To achieve this minimizing costs allows to improve the profit margins, to obtain it guarantees the safety and

que cubre el flujo comercial desde el origen hasta la entrega al usuario final. En esta trayectoria existen dos etapas básicas de logística: primero, optimizar el flujo constante de bienes y servicios a través de una red de enlaces de transporte y de centros de almacenaje; y segundo, coordinar los recursos para hacer realidad un determinado contrato.

allows to satisfy the expectations of its customers.

But today, there are other new factors of success at stake, such as the management of environmental friendliness and social responsibility among the most common. In this environment, it is possible to distinguish the strategic nature that has come to represent the logistic function in modern business, so much so that today it is common to see logistics directors as members of boards of directors of

Definición de logística / Definition of logistics

El Consejo de Profesionales en Gestión de la Cadena de Suministro (Council of Supply Chain Management Professionals –CSCMP) tiene la más reciente definición de logística:

“El proceso de planificación, implementación y control de procedimientos para el eficiente y eficaz transporte y almacenamiento de mercancías, incluyendo servicios e información relacionada desde el punto de origen hasta el punto de consumo con el fin de adecuarse a las necesidades del cliente. Esta definición incluye los movimientos de entrada, salida, internos y externos”.

El CSCMP fue fundado en 1963 y es la asociación mundial más prominente de las personas involucradas en la gestión de la cadena de suministro. Originalmente fue fundada como National Council of Physical Distribution Management – NCPDM (Consejo Nacional de Gestión de Distribución Física) en enero de 1963. En 1985, reconociendo el creciente campo de la logística, el enfoque de la asociación se amplió y cambió su nombre por el de Council of Logistics Management –CLM (Consejo de Gestión Logística). Se mantuvo así hasta

el 2004 cuando su Comité Ejecutivo votó a favor de convertirse en CSCMP a partir de 2005. Actualmente cuenta con más de 8.500 miembros que representan a casi todos los sectores de la industria, gobierno y académico de 67 países.

En general, existe una amplia y respetable variedad de definiciones de logística, pero el común denominador de las mismas es que la logística es un proceso de traslado y manipulación de mercancías y materiales, desde el principio hasta el final del proceso de producción, venta y disposición final de residuos, para satisfacer a los clientes y añadir competitividad empresarial.

The Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP) has the most recent definition:

“The process of planning, implementing and monitoring procedures for the efficient and effective transport and storage of goods, including services and related information from point of origin to point of consumption in order to suit customer needs. This definition includes the entrance,

exit, internal and external movements.”

The CSCMP was founded in 1963 and is the world’s most prominent association of people involved in managing the supply chain. Originally it was founded as the National Council of Physical Distribution Management (NCPDM) in January 1963. In 1985, recognizing the growing field of logistics, the focus of the partnership was expanded and changed its name to the Council of Logistics Management (CLM). It remained so until 2004, when the Executive Committee voted to become CSCMP since 2005. It currently has over 8,500 members representing virtually every sector of industry, government and academia from 67 countries.

In general, there is a wide and respectable variety of definitions of logistics, but the common denominator of these is that logistics is a process of removal and handling of goods and materials, from the beginning to the end of the production process, sale and waste disposal to satisfy customers and to add business competitiveness.

Sus funciones

La teoría logística nos dice que su función es encargarse de la gestión de los flujos físicos (materias primas y productos acabados) y sus implicancias respectivas tales como recursos (humanos, consumibles, energía), bienes necesarios para realizar el servicio (almacenes, herramientas, camiones, infraestructura informática) y servicios (transportes o almacén subcontratados).

Asimismo, la logística gestiona directamente los flujos físicos e indirectamente los flujos financieros y de información, relacionados. Los flujos físicos básicamente se dividen en: "de compra" (entre un proveedor y su cliente), "de distribución" (entre un proveedor y el cliente final), y "de devolución" (denominada logística inversa).

Para los fines de esta revista, la logística de distribución incluye la gestión de los flujos físicos (o de distribución física internacional), de información y administrativos siguientes: prever la actividad de las unidades logísticas; almacenamiento; traslado de mercancías de un lugar a otro del almacén con los recursos y equipos necesarios; preparación de los pedidos o la ejecución del cross docking (tránsito); el transporte de distribución hasta el cliente y muchas veces la realización de actividades complementarias de transformación del producto (embalaje y etiquetado, por ejemplo).

La tercerización

De acuerdo a la teoría básica, la tercerización (conocida también como Outsourcing) es una práctica empresarial utilizada por las compañías como una estrategia de negocios. Surge después del periodo post Guerra Mundial en que las empresas trataban de controlar la mayor cantidad posible de actividades relativas a su negocio con la finalidad de no depender de los proveedores.

Esta estrategia, que al inicio fue efectiva, devino en obsoleta con el avance de la tecnología y el mayor conocimiento empresarial (los departamentos de una empresa concentradora no podían mantenerse tan actualizados y competitivos como lo hacían las unidades independientes que se especializaban en un área), además que su capacidad de servicio para acompañar la estra-

companies and they report to shareholders.

The strategic in this international business activity is that it covers trade flows since the origin up to the delivery to the final user. In this path there are two basic stages of logistics: first, to optimize the constant flow of goods and services through a network of transport links and storage centers, and second, to coordinate the resources to fulfill a particular contract.

Functions

Logistics theory tells us that its function is to take charge of the physical flows management (raw materials and finished products) and their respective implications such as human resources, consumable resources, energy resources, necessary goods to perform the service (stores, tools, trucks, IT infrastructure) and services (transport or subcontracted store).

Also, the logistics manages directly the physical flows and the indirectly the financial flows of information, related. The physical flows are basically divided in: "of purchase" (between a supplier and its client), "of distribution" (between a supplier and final client), and "of return" (known as reverse logistics).

For purposes of this journal, the logistics of distribution includes the following management of physical flows (or International physical distribution), of information and administrative: to foresee the activity of the logistic units, storage, movement of goods from one to another store with the necessary resources and equipment, preparation of orders or execution of cross docking (transit), the distribution transport to the customer and often the accomplishment of complementary activities of transformation of the product (packaging and labeling, for example).

The Outsourcing

According to the basic theory, the outsourcing is a business practice used by companies as a business strategy. It arises after the post World War period in which companies were trying to control the maximum amount of activities related to their business in order not to rely on suppliers.

This strategy was effective at the beginning, but became obsolete with the advance of technology and increased business knowledge (the

departments of a concentrating company could not be kept so updated and competitive as the independent units that specialized in an area) besides the fact that its capacity of service to accompany the growth strategy was insufficient.

Thus, in the early 80s the concept of outsourcing arises to describe the growing trend of large companies that were transferring their information systems to suppliers. Currently, this strategy that has become a spectacular industry, has a size of six trillion dollars globally, according to the International Association of Outsourcing Professionals (IAOP), global community specialized in this activity that brings together more than 110,000 members and affiliates worldwide.

This colossal amount considers various Outsourcing sectors (information technology, internalization of industrial processes (BPO), customer service, data collection, etc.). So it is difficult to find specific information about the logistic Outsourcing, particularly the 3PL (Third Party Logistics), sector concerned in this article.

In the literature relating to Outsourcing it is possible to find researchs on important sectors such as Information Technology (IT). For example, last year the University of Alicante in Spain, published the study "Reasons and risks of the information systems outsourcing: An analysis of its situation and evolution", which indicates that this activity is a growing global phenomenon in the new millennium.

The document reveals, mentioning several sources, that this market moved around EUR 185 trillion worldwide in 2005 and that the global outsourcing market was worth 120 trillion dollars a year in 2007. This study states that "Although the numerical estimates about the numbers of outsourcing vary from one source to another, what is undeniable is the bulkiness of them and their rising expectations for the coming years".

The process of adapting

Having the logistics an importance of first level for the companies, outsourcing has become - by his side - in key to their success in business, because it has a direct impact on improving their competitiveness, crucial element at the moment of going out to conquer markets.

As recalled, Outsourcing had its

tegia de crecimiento era insuficiente.

De esta manera, a inicios de los 80s surge el concepto de Outsourcing para describir la creciente tendencia de grandes compañías que estaban transfiriendo sus sistemas información a proveedores. En la actualidad, esta estrategia que se ha convertido en una industria espectacular, tiene un tamaño de seis trillones de dólares a nivel global, según la Asociación Internacional de Profesionales en Outsourcing (IAOP por sus siglas de International Association of Outsourcing Professionals), comunidad global especializada en esta actividad que reúne a más de 110.000 miembros y afiliados a nivel mundial.

Este colosal monto considera diversos sectores de Outsourcing (tecnologías de la información, internalización de procesos industriales -BPO por sus siglas en Inglés-, atención al cliente, recolección de datos, etc.), por ello es difícil hallar información específica sobre el Outsourcing logístico, particularmente de los 3PL (Third Party Logistics), sector que nos ocupa en este artículo.

En la literatura referente al Outsourcing se puede hallar investigaciones sobre algunos sectores importantes tales como el de tecnología de la información (TI por sus siglas en inglés). Por ejemplo, el año pasado la Universidad de Alicante de España, publicó el estudio "Razones y riesgos del Outsourcing de sistemas de información: Un análisis de su situación y evolución", en el que señala que esta actividad es un fenómeno creciente y global en el nuevo milenio.

El documento revela, citando diversas fuentes, que este mercado movió alrededor de 185 billones de euros a nivel mundial en 2005 y que el mercado mundial de Outsourcing tenía un valor de 120 billones de dólares anuales en el 2007. "Aunque las estimaciones numéricas acerca de las cifras de Outsourcing varían de una fuente a otra, lo que resulta innegable es lo voluminoso de las mismas y sus expectativas crecientes para los próximos años", precisa dicho estudio.

El proceso de adecuación

Teniendo la logística una importancia de primer nivel para las empresas, la tercerización se ha convertido, por su lado, en clave para el éxito de las mismas en los negocios, porque influye directamente en la mejora de

su competitividad, elemento crucial a la hora de salir a conquistar mercados.

Como se recuerda, la tercerización tuvo su apogeo en los comienzos de los años 90, luego que a finales de los 80 se diera una recesión económica mundial que obligó a las empresas a reducir costos. Bajo este precepto, la tendencia creciente de reducir gastos se daba fundamentalmente prescindiendo de algunos departamentos como: informática, recursos humanos, administración de activos e inmuebles, contabilidad, auditorías, comedores, entre otros.

Sin embargo, lo que al inicio era una solución para reducir gastos, trajo consigo casos de progresivo deterioro en la calidad de los servicios subcontratados, acompañado de una falta de compromiso de los empleados asignados a esas áreas para con las empresas al no estar contractualmente vinculados de forma directa y promoviendo una suerte de inestabilidad laboral. Existe consenso en que esta situación fue parte natural del proceso de adecuación

height in the early 90's, after that at the end of the 80's a global economic recession forced companies to reduce costs. Under this provision, the growing trend of reducing expenses was mainly ignoring some departments such as information technology, human resources, asset management and real estate, accounting, auditing, dining, among others.

However, what the beginning was a solution to reduce costs, brought cases of progressive deterioration in the quality of outsourced services, accompanied by a lack of commitment of the employees assigned to those areas with companies not being contractually directly linked and promoting a kind of job instability. There is consensus that this situation was a natural part of adapting process to implement the respective corrections, and indeed it was. Outsourcing is one of the most dynamic global activities of the new millennium.

The security and logistics services

However, after its appearance in the early 80's and its height in the 90's, outsourcing and logistics activity in general, experience a deep impact at the beginning of the new millennium

para implementar las correcciones respectivas; y, efectivamente, así fue. La tercerización es una de las actividades globales más pujantes del nuevo milenio.

La seguridad y los servicios logísticos

Sin embargo, tras su aparición a inicios de los años 80 y su apogeo en la década de los 90, la tercerización y en general la actividad logística, experimenta un profundo impacto a inicios del nuevo milenio a causa de los atentados terroristas contra Estados Unidos de América el 11 de setiembre de 2001, ahora conocido mundialmente como el factor 11S (o 9/11 en el mundo anglosajón). Este factor fue tan crítico que fue el inicio de un cambio cultural permanente en el ámbito empresarial.

Después de esa agresión terrorista el mundo de los negocios internacionales ya no fue el mismo porque llevó a Estados Unidos de América a reformular su política de seguridad nacional y con ello los criterios para permitir el ingreso de personas

because of the terrorist attacks against the United States America on 11th September 2001, now known worldwide as the 11S factor (or 9/11 in the Anglo world). This factor was so critical that it was the beginning of an ongoing cultural change in business.

After that terrorist attack, the world of international business was no longer the same because it led the United States of America to reformulate its national security policy and thus the criteria for allowing the entry of people and goods into its territory. As affected country it was its right to take such measure as well as to require the other countries to meet their requirements, this, added to its condition of first world power status, directly affected its foreign trade and the world simultaneously, given that it is also the world's largest market.

We clarify that the issue of security in international trade does not appear with the attacks of September 11. The concern for security, but at minimum scale, existed at least 40 years before that date due to the occurrence of acts of piracy, smuggling, drug trafficking, hostage taking, etc..

However, these crimes called "new generation" had a growing route with

Evolución del servicio logístico / *Logistics service evolution*

La especialización de la logística se traduce en el crecimiento de la parte subcontratada. Así, las empresas industriales y comerciales se concentran en sus oficios (Core Business). Se puede clasificar los operadores logísticos, pero también las empresas clientes en función del grado de externalización de sus logísticas.

- Los 1PL (First Party Logistics): Sub-contratado del transporte.
- Los 2PL (Second Party Logistics): Externalización del transporte y del almacenamiento.
- Los 3PL (Third Party Logistics): Externalización de la resolución de problemáticas más globales: puesta en marcha de herramientas, puesta a disposición de conocimientos y sistemas para conseguir el objetivo.
- Los 4PL (Fourth Party Logistics): Externalización más amplia, el operador se responsabiliza de la optimización de una cadena global incluyendo su cliente, sus clientes y los proveedores de su cliente.

The logistics expertise is reflected in the growth of the subcontractor part. Thus, industrial and commercial enterprises concentrate on their work (Core Business). You can sort the logistics operators, corporate clients but also by the degree of outsourcing their logistics. It is possible to classify the logistic operators, but also the companies' clients depending on the degree of outsourcing of its logistics..

- *The 1PL (First Party Logistics): Subcontracted of the transport.*
- *The 2PL (Second Party Logistics): Outsourcing of transportation and storage.*
- *The 3PL (Third Party Logistics): Outsourcing of the more global problem solving, implementation of tools, availability of knowledge and systems to achieve the goal.*
- *The 4PL (Fourth Party Logistics): wider Outsourcing. The operator is responsible for the optimization of a global chain including its client, clients and suppliers of its client.*

Fuente: / Source: Transport Delevopment Group

y mercaderías a su territorio. Como país afectado era su derecho tomar tal medida así como de exigir al resto de países cumplir con sus requerimientos, esto, sumado a su condición de primera potencia mundial, afectó directamente su comercio exterior y simultáneamente del mundo entero, habida cuenta que se trata también del principal mercado mundial.

Debemos aclarar que el tema de la seguridad en el comercio internacional no aparece con los atentados del 11 de septiembre. La preocupación por la seguridad, aunque a mínima escala, ya existía por lo menos 40 años antes de esa fecha debido a la ocurrencia de actos de piratería, contrabando, tráfico de drogas, toma de rehenes, etc.

Sin embargo, estos delitos llamados de "nueva generación" tuvieron una ruta creciente con el tiempo sobre todo con la mayor motivación política de los autores de estos hechos. De tal manera, lo que al inicio la motivación para realizar estas actividades delictivas era obtener beneficio económico, posteriormente con el avance de posiciones fundamentalistas, los perpetradores de estos ilícitos han aducido que sus acciones son

reacciones a los que ellos consideran ataques a sus países y sociedades.

Este tipo de acciones terroristas ingresaron a una fase de extrema violencia al inicio de este milenio con los atentados de Sri Lanka en el año 2000 seguido por los de Nueva York, Washington y Pensylvania en el 2001; el de Madrid, España, el 11 de marzo del 2004; y en el atentado del 7 de julio del 2005 en Londres, Inglaterra.

No se debe olvidar que una semana después del 11S siguieron una serie de atentados terroristas utilizando ántrax, una bacteria mortal. Fueron varias semanas en que los terroristas utilizaron el correo para exponer a periodistas, políticos y empleados civiles en Nueva York, Nueva Jersey, Washington DC y Florida a estas esporas que se dispersan por el aire muy fácilmente. Un grupo de 22 personas fueron contaminadas con dicha bacteria, de las cuales murieron cinco.

Hubieron posteriores intentos de ataques que fueron neutralizados; el más reciente aconteció en octubre del 2010, cuando una bomba escondida en un cartucho de tinta para impresora fue hallada a bordo de un vuelo de United Parcel Service (UPS)

time, especially with the larger political motivation of the perpetrators of these acts. Thus, what initially the motivation for these criminal activities was to obtain economic benefit, then with the advance of fundamentalist positions, the perpetrators of these crimes have argued that their actions are reactions to what they consider attacks to their countries and societies.

This type of terrorist actions entered to a phase of extreme violence at the beginning of this millennium with the attacks in Sri Lanka in 2000 followed by New York, Washington and Pennsylvania in 2001, the one in Madrid, Spain, 11 March 2004 and in the attack on July 7th, 2005 in London, England.

Do not forget that a week after the 11S, there was a series of terrorist attacks using Anthrax, a mortal bacterium. There were several weeks when the terrorists used the mail to expose journalists, politicians and civil employees in New York, New Jersey, Washington DC and Florida to these spores that are dispersed through the air very easily. A group of 22 people were contaminated with this bacterium, which killed five.

There were subsequent attack attempts that were neutralized, the most

que viajaba desde Yemen con destino a Chicago, donde se dijo debió haber explotado con consecuencias impredecibles. La bomba fue descubierta cuando el avión hizo escala en Londres.

Las consecuencias indeseables

A la luz de estos hechos, las consecuencias de un ataque terrorista son impredecibles, dependiendo dónde y cómo se realiza. En el caso del 11S los efectos fueron extremadamente costosos por tratarse del país hegemónico en el campo militar, económico y comercial, y por añadidura, haberse realizado en el corazón financiero del país; y por ende, del mundo.

Solamente en el sector aéreo, tras el atentado, el espacio aéreo estadounidense permaneció cerrado durante varios días por primera vez en su historia, así como en otros países como Canadá. Luego del reinicio de sus operaciones, las compañías aéreas sufrieron una fuerte disminución de su tráfico, estimándose que el negocio perdió un 20% de su tamaño, con lo cual los problemas financieros de las compañías aéreas estadounidenses se agravaron, originando una crisis económica.

En su informe sobre el comercio mundial, en el 2006 la Organización Mundial de Comercio (OMC) señalaba que estos atentados cambiaron la forma en que el mundo percibe el terrorismo como amenaza para la seguridad nacional. "Se ha comprendido que un atentado puede provocar consecuencias permanentes en las economías del mundo, habida cuenta que los atentados registrados ponen de relieve la vulnerabilidad de todos los países a los atentados", precisaba el documento.

Según dicha entidad, además de las pérdidas inmediatas, el comportamiento de los consumidores y de la inversión, pueden variar si persiste la inseguridad ante potenciales ataques. También puede suceder que el aumento de las medidas de seguridad acarrea mayores costos de transacción que pueden provocar cambios en las relaciones comerciales y en la estructura del comercio. Por consiguiente, la magnitud de los efectos en los costos comerciales variará entre los países en función de los riesgos terroristas y la naturaleza de las medidas de seguridad.

Asimismo, la posición de un país en el comercio internacional puede quedar permanentemente debilitada si persisten los riesgos terroristas y si las medidas de seguridad imponen una carga a los viajes de negocios, el transporte y la inversión. Finalmente, en su mayor parte los efectos de los atentados en el comercio guardan relación con cambios en los costos de transacción, principalmente a causa del aumento de las primas de seguros y de las medidas de seguridad más estrictas en las fronteras, puertos y aeropuertos. ^{CS}

Fuente: Unctad / Organización Mundial de Comercio / Globalog -UE / Eastern Asia Society for Transportation Studies - EASTS / Prensa Internacional.

"... esta estrategia (el Outsourcing) que se ha convertido en una industria espectacular, tiene un tamaño de seis trillones de dólares a nivel global, según la Asociación Internacional de Profesionales en Outsourcing."

"... this strategy (the Outsourcing) that has become a spectacular industry, has a size of six trillion dollars globally, according to the International Association of Outsourcing Professionals."

recent occurred in October 2010 when a bomb hidden in a printer ink cartridge was found on board a flight from United Parcel Service (UPS) that traveled from Yemen to Chicago, where it should have exploded with unpredictable consequences. The bomb was discovered when the plane made a stopover in London.

The undesirable consequences

In light of these facts, the consequences of a terrorist attack are unpredictable, depending on where and how it is performed. In the case of 11S, the effects were extremely expensive because it is the hegemonic country in the military, economic and trade field, and in addition because it has been made in the financial heart of the country and consequently of the world.

After the attack, only in the airline industry the U.S. airspace was closed for several days for the first time in its history as well as in other countries like Canada. After the restart of its operations, airlines suffered a sharp decline in their traffic, estimating that the business lost 20% of its size, so that the financial problems of U.S. airlines worsened, causing an economic crisis.

In its report on world trade, in 2006 the World Trade Organization (WTO) noted that these attacks changed the way the world perceives terrorism as a threat to national security. "It is understood that an attack can cause permanent effects on world economies, given that the attacks recorded highlights the vulnerability of all countries to the attacks," says the document.

According to that entity, in addition to the immediate losses, consumer behavior and investment may vary if insecurity persists to potential attacks. It may also happen that the increased security measures entails higher transaction costs that may result in changes in trade relations and trade patterns. Therefore, the magnitude of the effects on trade costs will vary between countries depending on the risks of terrorism and the nature of security measures.

Furthermore, the position of a country in international trade may be permanently weakened if terrorist risks persist and if the security measures impose a burden on business travel, transportation and investments. Finally, most of the effects of the attacks on trade are related to changes in transaction costs, mainly because of increased insurance premiums, and more strict security measures at borders, ports and airports. ^{CS}

Source: Unctad / World Trade Organization / Globalog -UE / Eastern Asia Society for Transportation Studies - EASTS / International Press.

Entendiendo bien la definición "Supply Chain Security"
Understanding well the definition of "Supply Chain Security"

Precisando los conceptos 'Security' y 'Safety'

SPECIFYING THE CONCEPTS OF 'SECURITY' AND 'SAFETY'

Un acuerdo global tácito para evitar las consecuencias de un atentado que pueden trastocar los cimientos del comercio exterior, fue asumido por la comunidad empresarial mundial a través de la introducción de una nueva manera de manejar la cadena de suministro. La novedad fue la inclusión del concepto de seguridad como factor crítico en las prácticas de la cadena logística por las que pasan los bienes destinados al comercio internacional.

Sin embargo, en el mundo hispano el término "seguridad en la cadena de suministro" nos remite generalmente al concepto de "seguridad industrial", término que se aplica al cuidado de la salud humana contra accidentes en las operaciones de fábricas y empresas.

La intención real es diferente en la cultura anglosajona donde existen los términos 'safety' y 'security', conceptos diferenciados que dan una idea clara de la intención de los promotores del Supply Chain Security (SCS).

En efecto, la cultura anglosajona estadounidense adoptó, para el propósito de la seguridad en la cadena logística, el término 'security' en contraposición al clásico 'safety' cuya diferencia básica es que el primero hace referencia a "protección" (se entiende contra lo que puede hacer un tercero) y el segundo término a "seguridad" (se entiende básicamente contra accidentes).

Concepto en el comercio marítimo

Para el caso de la cultura hispanoparlante, resulta interesante un análisis que sobre los términos 'safety' y

'security' se precisan en una serie de textos sobre transporte marítimo que aparecen publicados en el Boletín de la Traducción Española en las Instituciones de la Unión Europea, número 88 (2004). Por 'security' se entiende "protección" y tiene un doble aspecto de la seguridad marítima. Conceptualizando ambos términos en español, según la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Unión Europea (UE), 'safety' es seguridad frente a accidentes, incendios, etc.; y 'security' es protección frente a actos malévolos deliberados. Este es de uso obligado en todos los textos jurídicos y técnicos relativos al transporte marítimo.

Haciendo una genealogía para traducir como «protección» al término 'security', la publicación señala que la OMI viene ocupándose desde hace decenios de la seguridad (safety) del transporte marítimo y la vida humana en el mar, elaborando una normativa internacional y creando estructuras organizativas para prevenir naufragios, incendios y otros sucesos en mares y puertos, o al menos mitigar sus consecuencias.

A raíz del 11 de setiembre del 2001, los Estados miembros de la OMI resuelven encomendar a la Organización una nueva misión: la protección del transporte marítimo contra el terrorismo. La incorporación al Convenio SOLAS, texto fundamental de la OMI, de un capítulo enteramente nuevo (Capítulo IX-2) dedicado a la 'security' y a la aprobación del International Code for the Security of Ships and of Port Facilities (Código Internacional para la Protección de Barcos e Infraestructuras Portuarias – Código PBIP) fueron las primeras y fundamentales medidas legislativas adoptadas en este terreno.

A tacit agreement to avoid global consequences of an attack that can disrupt the foundations of foreign trade was assumed by the global business community through the introduction of a new way to manage the supply chain. The novelty was the inclusion of the concept of security as a critical factor in the logistics chain practices for which the goods for international trade pass.

However, in the Hispanic world the term "security in the supply chain" usually refers us to the concept of "industrial safety", a term that applies to human health care against accidents in factories and business operations.

The real intention is different in the Anglo-Saxon culture where there are the terms 'safety' and 'security', distinct concepts that give a clear idea of the intention of the promoters of Supply Chain Security (SCS).

Indeed, the Anglo-Saxon U.S. culture adopted, for the purpose of security in the logistics chain, the term 'security' as opposed to the classic 'safety', whose basic difference is that the first term refers to "protection" (presumably against what a third party can do) and the second term a "security" (basically means against accidents).

Concept in maritime trade

In the case of Spanish-speaking culture, it's interesting this analysis of the terms 'safety' and 'security' because it's specified in a series of texts on maritime transport published in the Bulletin of the Spanish translation in the European Union institutions, number 88 (2004). 'Security' means "protection" and has a double aspect of maritime safety. Conceptualizing two terms in Spanish, according to the International Maritime Organization (IMO) and the European Union (EU), 'safety' is protection against accidents, fires, etc., And 'security' is protection against deliberate malicious acts. It's is mandatory to use this word in all legal and technical texts related to maritime transport.

Making a genealogy to translate security as "protection", the publication notes that the IMO has been dealing for decades of safety (safety) of maritime transport and life at sea, elaborating international rules and creating organizational structures

La introducción del concepto 'security' en una organización dedicada a la 'safety' tenía que plantear un serio problema en español (lengua oficial), dada la inexistencia de la dualidad safety/security en el idioma español. Usar también «seguridad» para traducir 'security' resultaba imposible en numerosos contextos, y tampoco cabía ya razonablemente buscar adjetivos, dado el uso antiguo y omnipresente del término «seguridad» en la Organización. "Al final la OMI optó por una pirueta semántica: el nuevo término 'security' se traducirá al español por "protección," manteniéndose 'safety' para "seguridad", señala la publicación.

Concepto en el comercio aéreo

La misma publicación señala en su edición 89, la conceptualización de 'safety' y 'security' en el contexto de la aviación comercial. De manera similar como se ha hecho en la OMI, en la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) se utilizan los siguientes términos en español: 'safety' como seguridad (operacional) y 'security'

to prevent shipwrecks, fires and other incidents at sea and ports, or at least to mitigate their consequences.

After 11 September 2001, Member States of the IMO decided to entrust the Organization with a new mission: the protection of maritime transport against terrorism. The addition to the Agreement SOLAS, IMO fundamental text, of an entirely new chapter (Chapter IX-2) dedicated to the 'security' and to the approval of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities (ISPS Code) were the first and fundamental legislative measures in this field.

The introduction of the 'security' concept in an organization dedicated to the 'safety' had to be a serious problem in Spanish (official language), due to the absence of the duality safety/security in the Spanish language. It was also impossible to use 'seguridad' to translate 'security' in many contexts, and it was not reasonable to find adjectives because of the ubiquitous and old use of the term "seguridad" in the Organization. According to the publication "at the end IMO chose a semantic pirouette: the new term 'security' was going to be translated in Spanish as

como protección (de la aviación civil).

Tradicionalmente, al hablar de seguridad en la aviación civil, se hacía referencia casi exclusivamente a la seguridad de las aeronaves, sistemas y procesos, lo que se conoce entre los especialistas como "seguridad operacional" (safety), en la que centran su actividad instituciones como la Agencia Europea de Seguridad Aérea, creada después de los atentados.

A raíz del 11S, la necesidad de evitar atentados ha hecho que los organismos reguladores de la aviación civil concedan una importancia creciente a todo lo relacionado a la "protección" ('security'), que ya no es una tarea exclusiva de los servicios policiales.

Como sustento, se recuerda que el 22 de marzo de 1973, el Consejo de la OACI aprobó, en virtud del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional, las normas y métodos recomendados para combatir los actos de interferencia ilícita (Acts of Unlawful Interference). Estas normas constituyen el anexo 17 al Convenio. La OACI ha publicado, además, un Manual de Seguridad para la Protección de la

"protection", keeping the term 'safety' for "seguridad".

Concept in the air commerce

The same publication states in its 89 edition, the conceptualization of 'safety' and 'security' in the context of commercial aviation. Similarly as was done in the IMO, the International Civil Aviation Organization (ICAO) uses the following terms in Spanish, 'safety' as operational safety and 'security' as protection (civil aviation).

Traditionally, when talking about security in civil aviation, it was referred almost exclusively to the safety of aircraft, systems and processes, which is known among specialists as "safety" (safety), in which the institutions focus their activity as the European Aviation Safety Agency, created after the attacks.

Following the 11S, the need to prevent attacks has led regulators organisms of the civil aviation give a growing importance to everything related to the "protection" ('security'), which is no longer an exclusive task of policing.

In support, it is recalled that on March 22, 1973, the ICAO Council adopted under the Chicago Conven-

Aviación Civil contra actos de Interferencia Ilícita (Doc. OACI 8973).

Valga como ejemplo del uso en la OACI, la traducción de la nota informativa presentada por Brasil el 18 de setiembre de 2002, en la séptima reunión ordinaria de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional, en cuyas conclusiones puede leerse:

"8.1 Al contribuir en el cumplimiento de la misión del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional, establecida en el Artículo 1º de su reglamento, Brasil cree en el beneficio que resultará para los países miembros del sistema, a través de la efectiva interacción entre sus empresas aéreas, de manera que se agregue eficiencia en las actividades administrativas, promoviendo un salto cualitativo en las actividades técnico operacionales; y, por encima de todo, en la preservación de la seguridad operacional («safety»), como en la protección de la aviación («security»)". ^{CS}

Fuente: Comisión Europea

tion on International Civil Aviation, standards and recommended practices to combat Acts of Unlawful Interference. These standards compound the Annex 17 in the Convention. ICAO has also published a Manual of Security for the Protection of Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference (ICAO Doc 8973).

As an example of the use in the ICAO, the translation of the information submitted by Brazil, on 18 September 2002, at the seventh ordinary session of the General Meeting of the Regional Cooperation System for Operational Security Oversight, whose conclusions reads:

"8.1 By contributing in fulfilling the mission of the Regional Cooperation System for Monitoring Security, established in Article 1 of its rules, Brazil believes in the benefits to member countries of the system, through the effective interaction between airlines, in order to add efficiency in administrative activities, promoting a qualitative leap in operational technical activities and, above all, the preservation of "safety", as in the aviation "security". ^{CS}

Source: European Commission

Buenas prácticas de seguridad logística en los servicios portuarios del Perú

GOOD PRACTICES LOGISTICS SECURITY IN PORT SERVICES OF PERU

Los casos de Terminal Internacional del Sur (TISUR) y Terminales Portuarios Euroandinos (TPE), dos puertos de administración privada que se han convertido en focos de desarrollo comercial y económico en las zonas sur y norte del país, respectivamente.

Cases of Terminal Internacional del Sur (TISUR) and Terminales Portuarios Euroandinos (TPE), two private management ports have become centers of trade and economic development in the south and north respectively.

La red global de puertos constituye uno de los eslabones más importantes de la cadena de suministro porque por sus instalaciones pasan más del 90% del volumen mundial de mercancías del comercio total. Los puertos peruanos forman parte de esta red mundial de transporte marítimo y por lo tanto están propensos a los riesgos y las amenazas de actividades ilícitas que ciernen sobre ellos.

En este escenario, a nivel nacional, la actual tendencia de proveer seguridad al comercio internacional se enmarca en las necesidades que plantea el buen desempeño económico y comercial por el que viene pasando el país, gracias al cual se ha dado un avance auspicioso de mayor apertura comercial a través de los diversos Tratados de Libre Comercio firmados con importantes mercados mundiales. Una de esas necesidades es que nuestros puertos estén a la altura de sus pares internacionales en el campo de seguridad logística.

Afortunadamente, el camino por el que discurren actualmente los puertos peruanos es el correcto, porque los factores que podrían haber obstaculizado la superación de, por ejemplo, el desfase

tecnológico e infraestructural de nuestros puertos -principalmente de aquellos administrados por el Estado-, están en franco proceso de solución gracias al caudal nunca antes visto de inversiones portuarias, hechas principalmente en aquellos entregados en concesión.

Aparte de las inversiones físicas, los puertos peruanos han hecho suyo también la preocupación por realizar en sus operaciones buenas prácticas basadas en las disposiciones internacionales establecidas. Es el caso del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) dispuesto por la Organización Marítima Internacional (OMI) en junio de 2005, el cual, según la Autoridad Portuaria Nacional (APN), hasta agosto del presente año se encuentra implementado en 48 instalaciones portuarias del país, en tanto que cinco están aún en proceso de lograrlo.

Si bien el Código PBIP aporta a la seguridad de los puertos, no hay que perder de vista también la importancia de prestar atención a otros programas existentes tal como la Iniciativa de Seguridad de Contenedores (CSI por sus siglas en Inglés) estadounidense, el cual

The global port network is one of the most important links in the supply chain because through its facilities pass more than 90% of world total trade of goods. Peruvian ports are part of this worldwide network of shipping and therefore they are exposed to risks and threats of illicit activities that hover over them.

In this scenario, nationally, the current trend of providing security to international trade is part of the needs raised by the country's good economic and trade performance, through which there is an auspicious advance of major trade opening through the various Free Trade Agreements signed with major global markets. One of those requirements is that our ports are to live up to their international peers in the logistics security field.

Fortunately, the path for which the Peruvian ports go today is correct, because the factors that could have impeded the improvement of, for example, the technology and infrastructure gap of our ports - mainly administered by the State - are in settlement process through the unseen flow of port investments, principally in those given in concession.

Besides the physical investments, the Peruvian ports have also concerned about carrying out good practices in its operations based on established international rules. This is the case of the Code of Ship and Port Facility Security (ISPS by the terms in Spanish) arranged by the International Maritime Organization (IMO) in June 2005, which, according to the National Port Authority (APN),

fue implementado en enero del 2002 con el objetivo de supervisar el tráfico de contenedores hacia dicho país para evitar su empleo por el terrorismo y detectar armas de destrucción masiva.

Con esta misma finalidad existe también la Ley HR1 2007, la cual establece la obligatoriedad de escanear todos los contenedores con destino a Estados Unidos de América a partir del 1 julio de 2012. Esta ambiciosa norma requerirá que los puertos del mundo escaneen cada contenedor que envíen al país norteamericano, lo que producirá grandes cambios en el sector de carga marítima. Sectores resistentes a esta norma sostienen su inviabilidad por implicar una gran reestructuración de los puertos y ejercer una presión financiera muy fuerte sobre las empresas y los contribuyentes a nivel mundial.

Los puertos de provincia y la seguridad

En el ámbito portuario peruano, además del Código PBIP como herramienta oficial de protección contra el terrorismo y otras actividades ilícitas, está presente BASC como herramienta de la iniciativa privada para cerrar el círculo de seguridad, añadiendo las fases previas y posteriores del manejo de la carga en las instalaciones portuarias. Entre los puertos que cuentan con certificación BASC se encuentran Terminal Internacional del Sur (TISUR) y Terminales Portuarios Euroandinos (TPE), el primero con operaciones en Matarani (Arequipa); y el segundo, en Paita (Piura).

Estos dos puertos son dos casos exitosos de concesión: el primero desde agosto de 1999 y el segundo desde marzo de 2009. De acuerdo a cifras de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), du-

until August of this year is implemented in 48 port facilities in the country, while five are still in the process.

While the ISPS Code provides security to the ports, we must not lose sight of the importance of paying attention to other existing programs such as the U.S Containers Security Initiative

(CSI), which was implemented in January 2002 to monitor the containers trade to that country to prevent its use for terrorism and to detect weapons of mass destruction.

There is also the Law HR1 2007 with the same purpose, which establishes the requirement to scan all containers addressed to the United States from July 1st 2012. This ambitious standard will require that the world's ports scan each container sent to North America, resulting in major changes in the maritime

Las amenazas en los puertos de provincia

Si bien la delincuencia en general también está centralizada en la ciudad capital, las provincias no están exentas de estas amenazas, sino reparamos en Trujillo, al norte del Perú, donde el recrudecimiento de las actividades violentas está afectando de modo creciente al empresariado sin que aparentemente las autoridades estén haciendo una tarea efectiva para contrarrestar y eliminar el crecimiento de las mismas que podrían estar expandiéndose geográficamente.

El delincuente opera en cualquier actividad de la que puede sacar provecho. En este sentido, la actividad marítima es un sector potencial donde puede elegir realizar sus fechorías. Frente a esta situación, de acuerdo a los ejecutivos mencionados, existen riesgos y/o amenazas a la seguridad de la carga que se manejan en los puertos, los cuales ocurren en la zona de influencia de sus actividades.

En el caso de TISUR, según Erick Hein, en sus zonas de influencia existen riegos inminentes como el tráfico ilícito de drogas (proveniente de la zona del VRAE y Bolivia), robo y el contrabando de importación. Para enfrentar esta situación TISUR preside el Comité de Protección Portuaria de Matarani, el cual involucra a la Autoridad Portuaria Nacional, Policía Nacional del Perú (PNP), Capitanía de Puerto, Aduanas, así como Agencias Marítimas, Agencias de Estibas y usuarios en general.

El objetivo de dicho Comité es realizar un trabajo conjunto y tomar acciones preventivas de seguridad

y protección. "Realizamos reuniones periódicas para intercambiar información relacionada a la seguridad y protección de las operaciones, la carga y la instalación portuaria" precisa Hein.

En Piura, la percepción de Carlos Merino es que a nivel nacional actualmente existe una franca lucha contra el tráfico ilícito de drogas, y Paita no es la excepción. Ellos se han propuesto, desde su perspectiva de concesionarios portuarios, apoyar toda iniciativa que busque minimizar los riesgos de enfrentar estas amenazas. "Para ello hemos logrado nuestra certificación BASC este año y hemos comenzado a difundir esta cultura de prevención mediante el intercambio de información con otras empresas y el establecimiento de acuerdos de seguridad con nuestros diferentes clientes y proveedores", dice el ejecutivo de TPE.

Asimismo, señala estar conscientes de la complejidad de diseñar una red de protección y seguridad que organice a los diferentes actores de la comunidad portuaria, uno de los principales aspectos críticos en materia de protección portuaria. "Sin embargo, hemos iniciado y mantenemos un compromiso de cooperación inter BASC (entre empresas con certificación BASC) en la localidad, así como la creación de alianzas estratégicas con las autoridades competentes y empresas del ámbito privado interesadas en trabajar de manera conjunta", manifiesta Merino.

rante el 2010 TISUR manejó 18.278 TEUs y TPE 126.520 TEUs. la diferencia de las cantidades se debe básicamente a que el puerto sureño maneja principalmente carga a granel en tanto que el terminal norteño carga contenerizada. Pero, ¿cómo es el manejo del tema de seguridad en las instalaciones de estos dos importantes complejos marítimos?

Servicios portuarios seguros

Respecto a la actual situación de la seguridad logística en el comercio marítimo peruano, Erick Hein, gerente general de TISUR, señala que se ha avanzado mucho en relación a las medidas preventivas para minimizar el riesgo en el comercio internacional. "TISUR, particularmente, ha implementado medidas preventivas, disuasivas y de control, que nos han permitido controlar los riesgos de protección de la instalación



Terminales Portuarios Euroandinos (TPE) - Piura, Perú.

freight industry. Sectors resistant to this rule hold their infeasibility because it involves a major restructuring of the ports and a very strong financial pressure on businesses and taxpayers worldwide.

The provincial ports and the security

In the Peruvian port area, in addition to the ISPS Code as the official tool of protection against terrorism and other illicit activities,

Continúa en la pág. 15 / Continued on page 15. ►

Threats to provincial ports

While overall crime is also centralized in the capital city, the provinces are not exempt from these threats. There we have Trujillo, in the north of Peru, where the worsening of violent activity is affecting mostly the business so without an apparently effective work to combat and eliminate the growth of those that could be expanding geographically from the authorities.

The delinquent works in any activity in which he can take advantage. In this sense, the maritime industry is a potential area where he can choose to make their misdeeds. Faced with this situation, according to executives above mentioned, there are risks and/or threats to the security of cargo handled at ports, which occur in the area of influence of its activities.

For TISUR, according to Erick Hein, there are imminent risks in their areas of influence as the illicit drugs trafficking (from the VRAE and Bolivia), theft and smuggling of import. To face this situation, TISUR chairs the Matarani Port Security Committee, which involves the National Port Authority, the National Police of Peru (PNP), the Port Captaincy, Customs Agencies, Stevedoring Agencies and users in general.

The objective of this committee is to work together to take preventive action of security and protection.

"We meet regularly to exchange information related to the protection and security of operations, loading and the port facility" says Hein.

In Piura, the perception of Carlos Merino is that nationally there is currently an open fight against illicit drug trafficking, and Paita is no exception. They have been proposed, from their perspective of port concessionaire to support any initiative that seeks to minimize the risk of these threats. "So we've achieved our BASC certification this year and we have begun to spread this culture of prevention through the interchange of information with other companies and the establishment of security arrangements with our different customers and suppliers," says the TPE's CEO.

Also he points to be aware of the complexity of designing a network of protection and security to organize the different actors in the port community, one of the main critical issues in port security. "However, we have started and maintained a commitment of inter BASC cooperation (BASC certification between companies) in the town, and creating strategic alliances with relevant authorities and private sector companies interested in working together," says Merino.

Capacidad para enfrentar las amenazas

Ability to deal with threats

En el día a día de las operaciones de una empresa hay incidencias de seguridad que pueden ocurrir, para lo cual la compañía debe estar preparada organizacionalmente, infraestructuralmente y tecnológicamente. Toda empresa con certificación BASC no solo sabe esto, sino que está prevenida de las facilidades necesarias para hacer frente a los riesgos y las amenazas. En el primer aspecto las empresas cuentan con actividades relacionadas propiamente a la seguridad, entrenamiento y capacitación de su personal.

TISUR, por ejemplo, cuenta con mecanismos de prevención, disuasión y control como el sistema CCTV (Circuito Cerrado de TV), procedimientos de control de acceso digital con detectores de metal, seguridad canina y personal de seguridad interno, entre otros, lo que les permiten controlar los riesgos, esencialmente de robo e intrusiones no autorizadas. Hein señala al respecto: "Contamos además con un programa anual de capacitación, entrenamiento y prácticas en temas de seguridad y protección, con lo cual nuestros Agentes de Seguridad se encuentran capacitados y entrenados para responder oportunamente ante una emergencia, complementando su labor con los mecanismos físicos y tecnológicos implementados".

En este aspecto, el gerente general de TPE dice que como instalación portuaria no están libres de sufrir algún tipo de contaminación o vulneración de la cadena logística. "Hace unas semanas atrás (esta entrevista fue hecha en setiembre) se detectó un cargamento de droga en una nave que transportaba un contenedor en tránsito hacia Europa. Fuimos alertados inicialmente por el personal de Aduanas e inmediatamente se activó nuestro plan de contingencias, así como los canales de comunicación y coordinación interinstitucional establecidos", nos confiesa al tiempo de continuar diciendo: "Durante la intervención se brindó todo el apoyo operativo necesario y soporte de parte del área de seguridad para que las autoridades puedan realizar eficientemente sus labores, y es ahí en donde radica nuestro rol principal, ser facilitadores y poder coadyuvar a que las acciones, desde su etapa de planificación hasta la intervención

propiamente dicha, sea desarrollada en un escenario de estrecha comunicación y mutua comprensión con las autoridades aduaneras, del Ministerio Público y de la Policía Nacional del Perú".

Para Carlos Merino mejorar la capacidad preventiva de su personal ante casos de sospecha de una actividad ilícita o para enfrentar emergencias es crítico, y lo expresa así: "Debemos tener en cuenta que al estar certificados por BASC Perú estamos asumiendo un reto y una responsabilidad muy importante y es la de salvaguardar con el cumplimiento de los procedimientos de seguridad en cada uno de nuestros procesos, la integridad de la cadena logística que involucra al puerto y el resto de la comunidad que interactúa con la instalación. Al respecto, contamos con personal en constante capacitación y entrenamiento en materia de protección y seguridad, así como en coordinación con las autoridades portuarias locales creando los enlaces necesarios a fin de conformar en un futuro cercano un comité de protección que además involucre al sector empresarial de la zona".

Manifiesta, además, la necesidad de evaluar y monitorear constantemente los riesgos y las vulnerabilidades de sus procesos, "Así como el establecimiento de medidas preventivas acordes con nuestra realidad portuaria, que van desde la óptica de inversión en mantener personal debidamente comprometido con nuestros intereses hasta la inversión en innovación tecnológica, lo que aunado a las mejoras en los procesos, procedimientos y flujo de información, nos permiten ser más competitivos y eficientes en materia de seguridad", añade Merino.

On the day to day operations of a company security incidents may occur for which the company must be prepared at organizational, infrastructure and technology level. All BASC certified company not only knows this, but it gives the necessary facilities to address risks and threats. In the first aspect, the companies have their own activities related to proper security, training and personnel training.

TISUR, for example, has mechanisms to prevent, deter and control as CCTV system (Closed Circuit TV), digital access control procedures with metal detectors, security canine and internal security staff, among others, allowing them to control risks, mainly theft and unauthorized intrusion. Hein points out: "We also have an annual training program, training and practice on safety and security

issues, so that our Security Officers are trained to respond appropriately in an emergency, complementing their work with the physical and technological mechanisms implemented."

In this regard, the TPE general manager said that as a port facility they are not free of suffering some sort of contamination or violation of the supply chain. "A few weeks ago (this interview was done in September) a drug cargo was detected in a ship that was carrying a container in transit to Europe. We were initially alerted by Customs personnel and immediately we activated our contingency plan, as well as communication channels and established inter-agency coordination", he says at the time that continues saying, "During the intervention we gave all the necessary operational support and support from the security area to allow authorities to perform their duties efficiently, and that is where lies our main role as facilitators able to contribute to the actions, from the planning stage to the intervention itself, where it is developed in a setting of close communication and mutual understanding with the customs authorities, the Public Ministry and the National Police of Peru."

For Carlos Merino, it is critical to improve preventive capacity of its staff in cases of suspected unlawful activity or for emergencies, he says: "We must be aware that we are certified by BASC Peru and we assume a challenge and a very important responsibility which is to safeguard with the compliance of the safety procedures in each of our processes, the integrity of the chain involving the port and the rest of the community that interacts with the installation. In this regard, we have constant staff training on protection and security and we are in coordination with local port authorities creating the necessary links to form a security committee in the near future, which also involves the business sector of the area."

He also expresses the need to constantly evaluate and monitor the risks and vulnerabilities of their processes, "Just as the establishment of preventive measures in line with our reality port, which goes from the perspective of investment in maintaining proper staff committed to our interests to invest in technological innovation, which added to improved processes, procedures and information flow, allow us to be more competitive and efficient in the security aspect," said Merino.

portuaria; y sí, evidenciamos un compromiso de nuestros clientes, proveedores, usuarios y de toda la comunidad portuaria, con respecto al cumplimiento de las normas y códigos relacionados a la seguridad y protección”, manifiesta.

Por su parte, Carlos Merino, gerente general de TPE, expresa: “Hoy en día vemos cómo un entorno portuario en constante cambio hace que las exigencias comerciales internacionales vayan de la mano de una constante denominada seguridad logística, recordemos que los acuerdos y normas internacionales que tenemos en materia de seguridad marítima y portuaria, han surgido generalmente como consecuencia de situaciones de crisis, tal es el caso del SOLAS, el PBIP, etc.”. De esta manera, para Merino el nuevo modelo portuario se debe enrum-

“... el nuevo modelo portuario se debe enrumbar hacia la búsqueda de un modelo seguro de operación acorde a estas nuevas exigencias” Carlos Merino, gerente general de TPE.

“...the new port model should head toward the search of a safe operating model according to these new demands” Carlos Merino, TPE general manager.

BASC works as a tool of the private initiative to close the circle of safety, adding the pre- and post-phases of the management of the charge in port facilities. Among the ports certified with the BASC certification there are the Terminal Internacional del Sur (TISUR) and Terminales Portuarios Euroandinos (TPE), the first one with operations in Matarani (Arequipa) and the second one in Paita (Piura).

These two ports are two successful cases of concession: the first one since August 1999 and the second one from March 2009. According to this figure of the Autoridad Portuaria Nacional (APN), in 2010 TISUR handled 18,278 TEUs and TPE 126,520 TEUs. Suffice it to say that the difference between the amounts is caused basically because the southern port mainly hand-

Mas Opciones

 Mas Soluciones

FLINK SAC
 Precintos y Dispositivos para Control y Seguridad

El Sauce 145 Surquillo - Lima - Perú. Teléfonos 273-7179 - 273-7178 Fax 273-7425
 e-mail flink@terra.com.pe / ventas@precintosflink.com
 Visite www.precintosflink.com



KLICKER & FLEXIKLICK

CERTIFICADO ISO 17712 “H”
 HIGH SECURITY SEAL
 LA NUEVA GENERACION EN PRECINTOS DE SEGURIDAD



MEGA FORTRIS

Especialistas en Soluciones Transaccionales para Comercio Exterior y Operaciones Logísticas

TCI 19 Años de Excelencia en el Servicio
 Soluciones de Tecnología de Información



- B2B - Teledespacho Aduanero & EDI
- Soluciones para Agentes de de Carga
- Soluciones para Agentes Marítimos
- Soluciones de Factura Electrónica
- Soluciones de seguridad, monitoreo y control
- Consultoría TI y Desarrollo de Software
- Hosting / Housing & Servicios de Internet

www.tci.net.pe




TCI S.A. Transporte Confidencial de Información //
 Teléfono (51-1) 315 1930 // ventas@tci.net.pe

bar hacia la búsqueda de un modelo seguro de operación acorde con estas nuevas exigencias.

La mejora continua en seguridad

Como en todo buen sistema de calidad, la mejora debe ser continua. En seguridad, los estándares BASC contemplan esta característica esencial, funcionando la cultura interna de la empresa como energía y la inversión el medio para conseguir avances tecnológicos e infraestructurales.

En este ámbito, TISUR ha implementado un servicio de seguridad canina permanente, ha adquirido seis cámaras adicionales para sus sistema de CCTV, ha reubicado e implementado un servidor informático exclusivo para el grabado del sistema CCTV, además de repotenciar su organización de seguridad y protección y realizar mejoras en tecnología electrónica para el control de accesos.

En el caso de TPE, Carlos Merino afirma: "Somos conscientes de que la fortaleza de toda cadena logística radica en el más débil de los eslabones: la seguridad, la misma que se concatena con otros eslabones como son la infraestructura, equipamiento, sistemas de información, etc., los cuales a través de una correcta planeación, experiencias e inversión van a redundar en el fomento de una cultura de seguridad".

Bajo esta línea, durante el presente año, TPE ha mejorado su sistema de seguridad física, asimismo se encuentra en proceso de mejora de sus sistemas informáticos y de bases de datos en línea con el crecimiento proyectado de sus instalaciones. De otro lado, en el ámbito tecnológico se han instalado cámaras de seguridad de última tecnología y largo alcance en lugares estratégicos del terminal con la finalidad de proveer el respectivo control y monitoreo de la carga que sale e ingresa diariamente por el puerto.

¿Qué tan cerca está el riesgo?

Para el común de las personas, un atentado terrorista internacional en nuestro territorio o en Latinoamérica es muy remoto. ¿Qué dicen los ejecutivos involucrados día a día en el movimiento marítimo mundial? Para Erick Hein, definitivamente después del 11 de setiembre del 2001, el terrorismo pasó a ser una amenaza permanente que no puede ser pasada

"TISUR preside el Comité de Protección Portuaria de Matarani." Erick Hein, gerente general de TISUR.

"TISUR chairs the Matarani Port Security Committee." Erick Hein, TISUR general manager.

les bulk cargo while the northern terminal containerized cargo. But how is the handling of security at the facilities of these two important maritime complexes?

Safe port services

Regarding the current logistics security situation in maritime Peruvian trade, Erick Hein, TISUR's general manager, said that progress has been made in relation to preventive measures to minimize the risk in international trade. He said: "TISUR, particularly, has implemented preventive, deterrence and control measures, that allow us to manage the risks of port facility protection and yes, we show a commitment to our customers, suppliers, users and the entire port community, regarding to the compliance of the standards and codes relating to safety and protection".

For his part, Carlos Merino, TPE's general manager says: "To-

por alto. "Es por eso que dentro de nuestros planes de seguridad y protección se han identificado tales amenazas e implementado las medidas y controles para su gestión", refiere.

Para Carlos Merino se sabe que el Perú es un país en donde el terrorismo ha sido y continúa siendo, en alianza con el narcotráfico, una constante amenaza para los intereses nacionales y a nivel de la

day we see how a port environment in constant change makes that international trade requirements go hand to hand for a constant named logistics security, remember that international agreements and standards that we have in maritime and port safety materia generally have arisen as a result of crisis situations, as in the case of SOLAS, ISPS, etc..." Thus, for Merino the new port model should head toward the search of a safe operating model according to these new requirements.

The continuous improvement in safety

Like in any good system of quality, the improvement must be continuous. In security, BASC standards see this essential feature, working in the company's internal culture as energy and the investment as the means to achieve advances in technology and infrastructure.

In this area, TISUR has implemented a permanent canine security service, has purchased six additional cameras for the CCTV system, has relocated and implemented a computer server exclusively for the recording of the CCTV system, in addition to that, they are repowering their organization's security and protection and they are improving the electronic technology for access control.

In the case of TPE, Carlos Merino said: "We are aware that the strength of the whole chain is in the weakest links: security is con-



Terminal Internacional del Sur
(Tisur) - Arequipa, Perú.

región; sin embargo, hoy existen otros riesgos muy cercanos tales como la piratería y el asalto de naves para los cuales aún no existe un marco normativo preciso a fin de poder articular una respuesta contundente.

Merino finaliza diciendo: "A través de una adecuada gestión de la protección marítima y mantenimiento de las certificaciones obtenidas en temas de protección y seguridad, debemos hacer frente a este tipo de amenazas para las cuales nos mantenemos preparados y contamos siempre con un plan coordinado de apoyo con diversos organismos. No olvidemos que el país, al tener una economía en crecimiento, también se convierte en un blanco potencial de sufrir algún tipo de atentado. Nuestro objetivo será siempre seguir participando en el comercio internacional para lo cual requerimos adoptar programas de prevención y recomendaciones que involucren temas de terrorismo y narcoterrorismo a través del fortalecimiento de la cadena logística". CS

catenated with other links such as infrastructure, equipment, systems information, etc., which through proper planning, experience and investment will result in promoting a culture of safety".

Under this line, this year, TPE has improved its physical security system; also they are in process of upgrading their computer systems and databases in line with the projected growth of its facilities. On the other hand, in the technology aspect, they have installed security cameras in strategic locations in the Terminal in order to provide the respective control and monitoring of cargo that enters daily through the port.

How close is the risk?

For ordinary people, an international terrorist attack in our country or in Latin America is very remote. What do the executives involved in the daily world maritime movement say? For Erick Hein, finally after 11 September 2001, terrorism became a constant threat that can not be overlooked, he says: "That's why within our safety and security plans we have identified

such threats and implemented the measures and controls to manage them".

For Carlos Merino is known that Peru is a country where terrorism has been and still is, in alliance with drug traffickers, a constant threat to national interests and regional level. However, there are now other very close risks such as piracy and assault of ships for which there is still no precise legal framework in order to articulate a clear response.

Merino concludes: "Through proper management of maritime security and maintenance of the obtained certificates on protection and security, we must face this threat for which we remain ready and we always have a coordinated plan support with various organisms. We should not forget that the country, having a growing economy, also becomes a potential target of suffering some kind of attack. Our goal will always remain involved in international trade for which we require adopting prevention programs and recommendations that involve issues of terrorism and narco-terrorism by strengthening the logistics chain". CS

Mejorando la seguridad en la cadena de suministro internacional

IMPROVING SECURITY IN THE INTERNATIONAL SUPPLY CHAIN



La existencia en el mundo de un considerable número de programas de seguridad de cadenas de suministro, lleva a confusión sobre sus estrategias y objetivos. Sin embargo, existe un consenso mundial liderado por la Organización Mundial de Aduanas (OMA) para aceptar que todos requieren un enfoque por capas de seguridad. Existen cuatro elementos fundamentales de estas capas.

La cadena de suministro internacional es un campo donde los protagonistas están regulados por múltiples jurisdicciones de nivel internacional, nacional y local. Su dinamismo es esencial para la continuidad de la vida diaria de las múltiples sociedades que alberga el planeta. Cualquier interrupción de la cadena de suministro puede crear

rápidamente graves consecuencias económicas no solamente en los lugares afectados, sino también de las zonas de influencia e incluso, con algo más de tiempo, a lugares remotos desde donde pudo haberse originado las cargas afectadas y/o donde puede tener su centro de operaciones la compañía afectada así como las compañías proveedoras involucradas.

De ahí la importancia, además de otros efectos relativos a la seguridad nacional, de actuar mediante medidas de prevención a través de estrategias que resuman esfuerzos de seguridad que logren el mayor impacto en toda la amplitud de las cadenas de suministro internacional. La implementación de las estrategias requiere los esfuerzos combinados de entidades guber-

namentales, privadas y organizaciones internacionales como la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y la Organización Marítima Internacional (OMI). Así es como actualmente el mundo está enfrentando a las actividades ilícitas cuya tendencia se observa en crecimiento a nivel mundial.

De acuerdo a este escenario, la seguridad de la cadena de suministro es un problema mundial que no puede lograrse de forma unilateral. De ahí la existencia de muchos programas de seguridad vigentes, tales como los que se presentan en el cuadro respectivo. Por ello, desde los sucesos del 11S los expertos en seguridad han tratado de armar una estrategia global que pudiera ser implementada con éxito. Desde entonces, los analistas y las autoridades se han confrontado entre ellos a través de un mosaico de iniciativas, programas, códigos, aplicaciones tecnológicas, regulaciones (internacionales, nacionales, regionales, sectoriales, compulsivas, voluntarias, unilateral, multilateral, complementarias mutuamente o superpuestas).

Componentes principales de la seguridad logística

A pesar de los desacuerdos y diferencias de contenido de los programas internacionales de seguridad, existe un consenso en aceptar que se requiere un enfoque por capas de seguridad, que incluyan conceptos, tecnología, y componentes programáticos y de procedimiento. Según esto, los principales elementos de seguridad de una cadena de suministro son:

- Avance electrónico de información de la carga (ACI por Advance Cargo Information);
- Manejo de Riesgos;
- Inspección no Intrusiva (NII por Non-Intrusive Inspection); y
- Certificación del Operador (Operador Económico Autorizado – OEA o Authorized Economic Operator – AEO).

The existence in the world of a considerable number of supply chains security programs, lead us to confusion about their strategies and objectives. However, there is global consensus led by the World Customs Organization (WCO) to accept that they all require a layered approach to security. There are four key elements of these layers.

The international supply chain is one area where the protagonists are regulated internationally, nationally and locally by multiple jurisdictions. Its dynamism is essential for the continuation of the daily lives of the many companies which houses the world. Any interruption of the supply chain can quickly create serious economic consequences, not only in the affected areas, but also in areas of influence and even, with some extra time, it can reach to remote locations where affected loads may have originated and / or where it can have its affected company's operations center as well as the supplier companies involved.

Hence the importance, besides other effects related to national security, to act with prevention measures through strategies that join the security efforts to achieve the greatest impact on the breadth of international supply chains. Implementing the strategies requires the combined efforts of governmental, private and international organizations like the World Customs Organization (WCO) and the International Maritime Organization (IMO). This is how the world is currently facing illegal activities whose trend is growing worldwide.

According to this scenario, the security of the supply chain is a global problem that can not be achieved unilaterally. Hence the existence of many existing security programs, such as those presented in the respective table. Therefore, since the events of September 11, the security experts have tried to put together a comprehensive strategy that could

be implemented successfully. Since then, analysts and policymakers have confronted each other through a patchwork of initiatives, programs, codes, technological applications, regulations (international, national, and regional sector, compulsory, voluntary, unilateral, multilateral, mutually complementary or overlapping).

Main components of logistics security

Despite the disagreements and differences in content of international safety programs, there is a consensus to accept that requires a layered security approach, including concepts, technology, and programmatic and procedural components. According to that, the main security features of a supply chain are:

- Electronic advance of cargo information (Advance Cargo Information - ACI);
- Risk Management;
- Non-intrusive inspection (NII), and
- Certification of Operator (AEO - Authorised Economic Operator AEO).

With this approach, the variety of layered security programs complement each other and even, in some cases, one can be placed over another, so it is able to enhance more fully the supply chain.

About the elements, the early data capture by ACI load allows customs control agencies to analyze it on screen using risk management techniques. Subsequently, the application of scanning technology and

Con este enfoque por capas la variedad de programas de seguridad se complementan entre sí e incluso, en algunos casos, uno puede ubicarse por encima de otro, de manera tal que está en capacidad de reforzar con más amplitud la cadena de suministro.

Respecto a los elementos, la captura de información temprana de la carga mediante el ACI permite que los organismos de control aduanero puedan analizarlo en pantalla mediante técnicas de manejo de riesgos. Posteriormente, la aplicación de tecnologías de escaneo y detección de radiación, constituye una capa adicional de control y seguridad que puede detectar los errores o estrategias delictivas que pueden superar los anteriores controles.

Finalmente, la certificación del operador logístico y de las instalaciones donde se maneja la carga

cierra el círculo de control sobre la base de una normatividad internacional válida y aceptada. Este enfoque de varias capas es el que tiene alcance internacional actualmente y es aceptado por la Organización Mundial de Aduanas.

Los puntos críticos de seguridad

El Banco Mundial y el Departamento para el Desarrollo Internacional (World Bank / Department for International Development) desarrollaron un estudio en el 2008 en el que se analizaron 18 tipos de cadenas de distribución internacional con la finalidad de identificar sus características particulares. La conclusión fue que las similitudes superaban significativamente las diferencias entre ellas, por lo que los nodos (puntos donde suceden ciertos tipos de

operaciones) de una cadena de suministro estándar se podrían definir para describir adecuadamente todo el transporte intermodal en el flujo de contenedores.

Además, se concluyó que los nodos de una cadena de suministro típica son funcionales por naturaleza y puede servir como estándar de los puntos de control de seguridad, en torno al cual las amenazas, vulnerabilidades, consecuencias y las medidas de seguridad pueden ser identificadas, caracterizadas, analizadas y diseñadas. Del mismo modo, el flujo de transporte intermodal de contenedores puede ser visto como algo análogo en prácticamente todos los modos de transporte.

De esta manera, el estudio estableció 16 nodos o puntos críticos de seguridad típicos por donde pasan los contenedores en su camino por la cadena de sumi-

radiation detection is an additional layer of security and control that can detect errors or criminal strategies that can overcome the above controls.

Finally, the logistics operator and facilities certification where the cargo control is managed closes the circle on the basis of a valid and accepted international norm. This multi-layered approach is the one that currently has an international scope and is accepted by the World Customs Organization.

The critical points of safety

The World Bank and the Department for International Development developed a study in 2008, which analyzed 18 types of international distribution chains in order to identify its characteristics. The conclusion was that the similarities outweighed the differences between them significantly, so that the nodes (points where occur certain types of operations) of a standard supply chain could be defined to adequately describe all intermodal

transport in the flow of containers.

It was further concluded that the nodes of a typical supply chain are functional in nature and can serve as a standard of security checkpoints, around which the threats, vulnerabilities, consequences and safety measures can be identified, characterized, analyzed and designed. Similarly, the flow of intermodal transport of containers can be seen as analogous in virtually all modes of transport.

Thus, the study established 16 nodes or typical safety critical points through which the containers pass on their way up the chain of supply in the foreign trade.

1. *Origin of the cargo (supplier or factory).*
2. *Origin of the package.*
3. *Origin of the container.*
4. *Mating of cargo and packaging.*
5. *Consolidation of cargo / sealing of the container.*
6. *Storage awaiting transportation.*
7. *Movement of cargo to the port of origin.*

8. *Source port (airport, marine terminal or facility, trucking company).*
9. *International transport.*
10. *Port of Entry (airport, marine terminal or facility, port of entry).*
11. *Movement to deconsolidation point.*
12. *Storage awaiting process.*
13. *Deconsolidation.*
14. *Movement to the destination.*
15. *Destiny.*
16. *Information flow associated with the load.*

According to this, securing the supply chain raises issues of security infrastructure, facilities, vehicles, people, goods and information. To plan security in the supply chain means including plans and efforts in other complementary areas. For example, to control access to areas of the ports security is an issue where the port authority is also involved, the police and the coastguard. These authorities work together in the control and issuance of credentials for workers and crews of the ships.

nistro en el comercio exterior. Estos son:

1. **Origen de la carga** (proveedor o fábrica).
2. **Origen de los envases.**
3. **Origen del contenedor.**
4. **El apareamiento de la carga y el embalaje.**
5. **Consolidación de la carga / sellado del contenedor.**
6. **Almacenamiento a la espera de transporte.**
7. **Movimiento de la carga al puerto de origen.**
8. **Puerto de origen** (aeropuerto, terminal marítimo o instalación, empresa de transporte por carretera).
9. **Transporte internacional.**
10. **Puerto de entrada** (aeropuerto, terminal marítimo o instalación, puerto fronterizo de entrada).
11. **Movimiento al punto de desconsolidación.**
12. **Almacenamiento en espera del proceso.**
13. **Desconsolidación.**
14. **Movimiento hacia el destino.**
15. **Destino.**
16. **Flujo de información asociada con la carga.**

De acuerdo a esto, asegurar la cadena logística plantea cuestiones relacionadas con la seguridad de infraestructuras, instalaciones, vehículos, personas, mercancías e información. Planificar la seguridad de la cadena de suministro implica incluir los planes y los esfuerzos en otras áreas complementarias. Por ejemplo, controlar el acceso a las zonas de seguridad de los puertos es un aspecto donde interviene también la autoridad portuaria, la policía y los guardacostas. Estas autoridades trabajan juntos en el control y emisión de credenciales para los trabajadores y tripulantes de las naves.

Se entiende que el equipo de evaluación de la seguridad en el transporte ya sea aéreo, terrestre o marítimo, no puede considerarse solo un problema de seguridad en cuestiones de viajes. La evaluación de la tripulación de un buque portacontenedor o de un conductor de camión en el área de seguridad de un puerto, son

también fuente de problemas en la cadena de seguridad.

Evaluación de riesgos

La cadena de suministro global cruza las fronteras nacionales y está presente en todos los modos de transporte, principalmente el marítimo, habida cuenta que esta vía es utilizada por más del 90% del flujo global de mercancías. Esta cadena podría ser utilizada para el transporte de una amplia gama de amenazas que incluye las de tipo nuclear, química, biológica, radiológicas y armas de alto poder, explosivos, componentes de armas, narcóticos, divisas, polizones y productos prohibidos o restringidos.

Desde la perspectiva de la gestión de riesgos, la amenaza con consecuencias más graves sería un arma nuclear. Un ataque terrorista nuclear tendría un impacto devastador por lo que este tipo de arma de destrucción masiva se debe considerar el riesgo por excelencia. Se debe considerar que esta amenaza no se limita a la carga en contenedores, sino que incluye a la carga en granel, fraccionada y roll-on, roll-off de carga (RoRo).

A pesar de haber establecido la existencia de nodos "estándar" (similares en procedimientos básicamente) para propósitos de seguridad en la cadena de suministro internacional de carga, no hay una única solución. Esto se debe a la naturaleza compleja de la cadena logística internacional y el hecho de que las cadenas de suministro varían entre industrias y entre las empresas dentro del mismo sector.

Contar con protocolos de gestión de riesgo específicos corresponde a las políticas de seguridad de una empresa, las que seguramente se basarán en estándares y/o procedimientos que tengan implementados. Se trata de un aspecto liderado por personal profesional debidamente capacitado de las compañías, quienes diseñan estrategias y sus modelos de evaluación de riesgos. ^{CS}

Fuente: World Bank / Department for International Development – DFID 2009.

It is understood that the evaluation team of security in transport whether by air, land or sea, can not be only considered as a security problem on travel issues. The evaluation of the crew of a container ship or a truck driver in the security area of a port, are also a source of problems in the security chain.

Risk Assessment

The global supply chain crosses national borders and it is present in all modes of transport, mainly maritime, given that this pathway is used by over 90% of the global flow of goods. This chain could be used to transport a wide range of threats that include nuclear, chemical, biological, radiological and high-powered weapons, explosives, weapon components, narcotics, currency, and banned or restricted products.

From the perspective of risk management, the threat that gets more serious consequences would be a nuclear weapon. A nuclear terrorist attack would have a devastating impact so this type of weapon of mass destruction should be considered the ultimate risk. We must consider that this threat is not limited to containerized cargo, but includes bulk cargo, fractionated and roll-on roll-off cargo (RoRo).

Despite having established the existence of "standard" nodes (basically similar procedures) for security purposes in the supply chain of international cargo, there is no single solution. This is due to the complex nature of the international supply chain and the fact that supply chains vary between industries and between companies within the same sector.

Having specific risks management protocols corresponds to the security policies of a company, which shall be based on standards and / or procedures that are implemented. This aspect is led by trained professional staff of the companies who design strategies and risk assessment models. ^{CS}

Source: World Bank / Department for International Development – DFID 2009.



¿Cuáles son las mejores prácticas logísticas que deben adoptar las empresas?

WHAT ARE THE BEST LOGISTICS PRACTICES TO BE ADOPTED BY COMPANIES?

Acorde al crecimiento a largo plazo de la economía, el comercio y el progreso tecnológico, durante las dos últimas décadas del siglo XX y a lo largo de esta primera del siglo XXI, la evolución en las prácticas y estrategias de gestión de las cadenas de suministro ha sido definitivamente revolucionaria. Gracias al buen manejo que se supo dar a la eficiente manera en que la oferta llegue a la demanda (en buena cuenta eso es lo que hace la logística en una determinada cadena de suministro), el mundo está abastecido básicamente tal como los negocios lo necesitan.

Ahora que estamos iniciando la segunda década del siglo XXI, la necesidad de mejorar las variables de

este campo sigue siendo la misma: llegar al consumidor a los menores tiempos y costos posibles. Es el reto permanente de todos los protagonistas que participan en las cadenas de suministro. En cualquier lugar del mundo o, lo que es lo mismo, en todos los mercados.

Hay un punto importante en relación a la realización de buenas prácticas logísticas. Si la cultura de la empresa camina por esta vía, es de suponer que sus necesidades de aseguramiento de las operaciones logísticas serán facilitadas por cuanto el supply chain security demanda y constituye, en el fondo, también buenas prácticas logísticas. En buena cuenta, ambos se retroalimentan y conducen a la eficiencia y éxito en los negocios internacionales.

According to long-term growth of the economy, trade and technological progress during the last two decades of the twentieth century and during this early XXI century, developments in the practices and strategies of managing supply chains was definitely revolutionary. Thanks to the good management achieved in the efficient manner in which the supply reaches demand (that's what makes the logistics in a particular industry), the world is supplied primarily as business need.

Now we are starting the second decade of the century, the need to improve the variables in this field remains the same: to

Qué hacer

Hoy en día, para hacer frente con flexibilidad y rapidez a los cambios constantes del mercado, se debe imponer en las empresas la práctica colaborativa con intercambio de información entre todos los miembros de la cadena de suministro. Esta práctica es la mejor que deben adoptar las empresas, según concluye el proyecto PSEGLOBALOG, un importante proyecto español denominado "Proyecto Integrado Científico-Tecnológico singular y de carácter estratégico (PSE)", en cuyo desarrollo cooperan 27 agentes, entre centros tecnológicos, centros públicos y privados de I+D (investigación y desarrollo), autoridades portuarias y empresas de primer nivel (ver www.pse-globalog.com).

Este proyecto tiene un carácter integrado, pues contempla trabajos de investigación básica sobre técnicas y métodos para mejorar la eficiencia de las cadenas de suministro y de las redes de transporte, tanto desde una perspectiva de propuestas tecnológicas actuales como a través de una prospectiva tecnológica para la logística dentro de 15 años. Más adelante, facilitará la participación del sistema en futuros proyectos más amplios y que cubren el máximo de actividades de la cadena de valor, o en programas internacionales de cooperación en investigación científica y desarrollo tecnológico. El proyecto no está dirigido exclusivamente a las empresas de logística, si no a todos los agentes de la cadena de suministro.

Las mejores prácticas

A continuación se menciona la relación de las mejores prácticas que dicho proyecto considera como fruto de sus investigaciones hechas hasta ahora. La interpretación de estas prácticas requiere que el lector se ubique en el actual contexto globalizado en que operan las empresas, lo cual implica la gestión de suministros y distribución en mercados a nivel mundial, un desafío muy complejo, riesgoso y costoso, que puede resultar en un rotundo fracaso si estos riesgos no se enfrentan con una estrategia coherente y acorde al contexto, que

"... se debe imponer en las empresas la práctica colaborativa con intercambio de información entre todos los miembros de la cadena de suministro."

"... companies must impose in collaborative practice with exchange of information between all members of the supply chain."

además debe estar perfectamente alineada e integrada con los objetivos y estrategias del negocio.

1) Conocimiento y análisis de sus procesos en profundidad.

La primera mejor práctica que debe considerar una empresa, como punto de partida, es el conocimiento y análisis de sus procesos en profundidad, para determinar si la aplicación de una "mejor práctica" efectivamente redundará en beneficios, y en base a este análisis previo, determinar las adaptaciones que debe realizar sobre la "mejor práctica" para que encaje a la medida de su estrategia de negocio, modelo operativo (procesos) y sus objetivos.

2) Intercambio de información entre los miembros de la cadena.

Bajo el contexto globalizado y dinámico ante el cual deben operar las empresas hoy día, lo que debe imponerse como piedra angular para lograr flexibilidad y velocidad de respuesta ante los cambios súbitos del entorno es la práctica colaborativa

reach the consumer at the possible time and cost. It is the ongoing challenge of all players involved in supply chains. Anywhere in the world, or what is the same, in all markets.

There is an important point related to the implementation of logistics practices. If the culture of the company walks this way, we can assume that their insurance needs of logistics operations will be facilitated because the demand and supply chain security is, at bottom, also good logistics practice. So both feedback each other and lead to efficiency and success in international business.

What to do

Today, to respond flexibly and quickly to the constantly changing market, companies must impose in collaborative practice with exchange of information between all members of the supply chain. This practice is the best business to be adopted, concludes PSE-GLOBALOG project, a major Spanish project called "unique and strategic Science and Technology Integrated Project (PSE)", in which 27 cooperative development actors, including technology centers, public and private ID (R & D), Port authorities and leading companies (see www.pse-globalog.com).

This project has an integrated nature, because includes basic research techniques and methods to improve the efficiency of supply chains and transportation networks, both from the perspective of current and proposed technology through a technology foresight for logistics within 15 years. Then, the system will facilitate participation in larger future projects that cover the maximum of value chain activities or in international cooperation in scientific research and technological development. The project is not aimed exclusively at logistics companies, but all actors in the supply chain.

con intercambio de información entre los miembros de la cadena, lo cual es conveniente realizar con un abordaje estructurado y dirigido hacia una auténtica gestión del conocimiento que permita desarrollar enlaces y compartir conocimientos y recursos entre los miembros.

- 3) **Efectiva gestión del cambio al modelo de colaboración.** La transición hacia este modelo colaborativo no es fácil, y requiere, fundamentalmente, de un cambio cultural para trascender de las relaciones meramente comerciales a lograr verdaderos activos relacionales. Una adecuada gestión del cambio debe pasar por revisar y adecuar aspectos tales como la cultura de la empresa, su estructura organizativa, sus objetivos y estrategias de negocio, para dirigirlas hacia un esquema de gestión más amplio y extendido, que abarque y comprometa a todos los miembros de la cadena de suministro en su totalidad, con el objetivo común de lograr la participación de todos hacia la consecución del beneficio de toda la cadena. Bajo el modelo colaborativo ya no se persiguen los beneficios de una empresa, sino del conjunto en su totalidad, por ello la necesidad e importancia de gestionar muy bien este cambio.
- 4) **Que el pronóstico de la demanda se haga desde el cliente hacia el proveedor.** La tercera mejor práctica tiene que ver con la fuente de origen de la data a ser utilizada para la estimación de los pronósticos de demanda. Independientemente del método, procedimiento, sistema o herramienta de pronóstico que se vaya a utilizar, aquí lo importante es que el pronóstico de la demanda se haga desde el cliente hacia el proveedor.
- 5) **Utilización de tecnología punta de Sistemas de Información y Telecomunicaciones “a medida” de la empresa.** Las prácticas colaborativas y el intercambio de información entre los miembros

de la cadena de suministro son un mandato, que conlleva a la necesidad de mejorar los mecanismos de comunicación, visibilidad y toma de decisiones a través de toda la gestión productiva del producto o servicio, y por consiguiente, requieren de una sólida plataforma tecnológica que habilite y facilite estos procesos de conectividad e intercambio en tiempo real. Sin embargo, el uso de TI debe estar en función de soportar los procesos, de ahí la necesidad de que las aplicaciones estén adaptadas a medida para poder cumplir su función y dar el máximo provecho en términos de apalancar el incremento de

velocidad, calidad y rentabilidad esperados.

- 6) **Impulsar la innovación a través de la integración y la colaboración.** Haciendo uso de la sinergia que surge debido a la integración de los miembros de la cadena en ambientes colaborativos, la innovación cada vez más está dejando de ser un proceso cerrado, puramente interno, para convertirse en un proceso más abierto, con múltiples entradas para la participación (ej. aportaciones de clientes, proveedores, socios).
- 7) **Aprovechar la contratación externa para lograr un mayor beneficio.** La sexta mejor práctica

The Best Practices

Now the relation of best practices is mentioned that the project takes as a result of their investigations so far. The interpretation of these practices requires the reader to locate in the current global context in which firms operate, which means supply management and distribution in global markets, a very complex challenge, risky and expensive, which can result in a complete failure if the risks are not faced with a coherent strategy and according to context, it must also be perfectly aligned and integrated with business objectives and strategies.

- 1) **Knowledge and analysis of processes in depth.** *The first best practice that a company consider as a starting point, is the knowledge and analysis of processes in depth, to determine whether the application of a “best practice” effectively result in benefits, and based on this previous analysis, determine the adjustments that must be done on “best practice” to fit tailored to your business strategy, business model (processes) and its objectives.*
- 2) **Exchange of information between supply chain members.**

Under globalized and dynamic context in which companies must operate today, which should be imposed as a cornerstone for flexibility and speed of response to sudden environmental changes is the collaborative practice with exchange of information between supply chain members, which is convenient to carry out a structured approach and directed towards a true knowledge management that allows to develop links and share knowledge and resources among members.


- 3) **Effective management of change to the model of collaboration.** *The transition to this collaborative model is not easy, and requires, essentially, a cultural change to move beyond mere trade relations to achieve true relational assets. Proper change management must undergo, review and adjust aspects such as corporate culture, organizational structure, objectives and business strategies to lead them to a broader management framework and extended coverage, and engages all members of the supply chain as a whole, with the common goal of achieving the participation of all towards the benefit of the en-*

se refiere a la estrategia de contratación externa, ampliamente conocida con su término original en inglés, Outsourcing. Hoy día, más que una mejor práctica, está pasando a ser un estándar en las industrias, especialmente en las de manufactura. Sí es importante acotar, que aquellas empresas que logran explotar el beneficio de la relación, logrando productos de mayor calidad, a un menor costo y de mayor valor agregado que sus competidores, seguramente serán más rentables y posiblemente más flexibles. También destacar que la tendencia actual en materia de Outsourcing, en las empresas globales,

es contratar la fabricación de los componentes comunes en países de bajo costo (ej. países asiáticos), pero dejando los procesos de ensamblaje en países más cercanos, aún cuando su costo sea mayor, para lograr responder rápidamente a los cambios de la demanda.

- 8) **Medida del desempeño de la cadena de suministro.** El uso efectivo de métricas de desempeño, como actividad base para implantar mejoras continuas en la cadena de suministro, es un diferenciador clave de la capacidad de cambio (adaptabilidad) y, por tanto, de la agilidad de la organización, que son dos

competencias sumamente importantes a la hora de definir y restablecer alineación interna y externa (con clientes y proveedores).

- 9) **Recursos humanos especializados.** Por último, no podemos dejar de mencionar dentro de las conclusiones de este resumen de mejores prácticas, la importancia de contar con recursos humanos formados profesionalmente en el área, conocedores de los principios que rigen las cadenas de suministros, y desarrollarlos en las prácticas gerenciales de esta industria como generación de relevo. 

Fuente: Pse


tire chain. Under the collaborative model is no longer pursuing the profits of an enterprise, but the entire ensemble, hence the need and importance of managing this change well.

- 4) **That the demand should be made from the client to the supplier.** The third best practice is related to the source of the data to be used for the estimation of demand forecasts. Regardless of the method, procedure, system or prognostic tool to be used, the important thing here is that the demand forecast is made from the client to the supplier.
- 5) **Using the latest technologies from Information Systems and Telecommunications "as" the company.** Collaborative practices and exchange of information among members of the supply chain is a mandate, leading to the need to improve mechanisms for communication, visibility and decision making throughout the productive management of the product or service, and therefore require a robust technology platform to enable and facilitate these processes and exchange connectivity in real time. However, the use of IT should be geared to

support the processes, hence the need for custom applications are adapted in order to fulfill its role and to give the most leverage in terms of increased speed, quality and profitability expected.

- 6) **Encourage innovation through integration and collaboration.** Using the synergy that arises from the integration of supply chain members in collaborative environments, innovation is increasingly no longer a closed process, purely internal, to become a more open process, with multiple entries for the participation (e.g. input from customers, suppliers, partners).
- 7) **To Take advantage of outsourcing to achieve a greater benefit.** The sixth best practice refers to the outsourcing strategy, widely known by its original term in English, Outsourcing. Today, more than a best practice is becoming a standard in the industry, especially in manufacturing. Yes, it is important to note that companies that fail to exploit the benefit of the relationship, making products of higher quality, lower cost and higher value than its competitors, likely to be more profitable and possibly more flexible. Also note that the current trend in outsourcing in

global companies is to hire the production of common components in low cost (e.g. Asian countries), but leaving the assembly processes in nearby countries, even though their cost is higher, in order to respond quickly to changes in demand.

- 8) **Measure the performance of the supply chain.** Effective use of performance metrics, as an activity base for implementing continuous improvements in the supply chain is a key differentiator of the ability to change (adaptability) and, therefore, the agility of the organization, two skills highly important in defining and restoring internal alignment and external (with customers and suppliers).
- 9) **Human Resources specialist.** Finally, we can not fail to mention in the conclusions of this summary of best practices, the importance of professionally trained human resources in the area, familiar with the principles governing the supply chain, and develop management practices in generation industry as a relay. 

Source: Pse-Globalog.

Seguridad mundial plantea temas de discusión

WORLD SAFETY RAISES TOPICS FOR DISCUSSION

Actualmente, uno de los eventos más importantes en el tema de seguridad mundial es el Worldwide Security Conference (WSC), encuentro anual que desde el 2003 se ha convertido en una plataforma para replantear la percepción de amenazas a la seguridad internacional y a las oportunidades que ello implica.

Este encuentro es organizado por el East West Institute (EWI), organización sin fines de lucro con oficinas en Nueva York, Bruselas y Moscú, y autodefinida como una entidad destinada a "pensar y hacer", elaborando soluciones innovadoras a los problemas de seguridad urgentes y movilizándolo a redes de individuos, instituciones y naciones para implementar estas soluciones.

Desde su fundación en 1980, el EWI se propuso tender puentes a través de la entonces Cortina de Hierro a través de amplias redes de instituciones políticas, militares y comerciales en Estados Unidos de América, Europa y la ex Unión Soviética, por ello esta entidad ganó rápidamente una reputación de coordinador confiable, logrando mantener líneas de comunicación que no eran posibles a través de canales oficiales. Actualmente moviliza a expertos de gobiernos, empresas, ONGs e instituciones académicas para plantear recomendaciones prácticas para el cambio de políticas.

El evento

El Worldwide Security Conference hizo su aparición como respuesta a la preocupación internacional sobre la necesidad de desarrollar un enfoque más integral

y de cooperación contra el terrorismo. Desde el 2003 se ha convertido en un esperado acontecimiento anual en Bruselas, Bélgica, y paulatinamente su contenido se ha ampliado hasta cubrir la mayoría de los aspectos del trabajo del EWI, incluyendo la lucha contra el extremismo violento; la protección de personas, economía e infraestructura; seguridad energética; y construcción de un nuevo consenso Oriente-Occidente sobre armas de destrucción masiva.

Tema: comercio y terrorismo

En el campo del comercio, desde el 2006, el EWI Worldwide Security Conference ha organizado conferencias en colaboración con la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y la participación del Grupo de los Ocho (G-8). Asimismo, el alcance geográfico del evento se amplía cada año.

En este campo la conferencia promueve la cooperación mundial entre los gobiernos, empresas y actores de la sociedad civil, para evaluar el modo de enfrentar las amenazas planteadas por el terrorismo, de tal manera convenir en recomendaciones específicas sobre los pasos políticos, económicos y sociales que la comunidad internacional debería seguir a corto, mediano y largo plazo para mejorar tanto la seguridad local como mundial.

De la diversidad de temas tratados, están los referidos a la seguridad en las fronteras y el transporte internacional, temas que interesan de modo particular a BASC por sus implicancias en el comercio exterior.

The event

The Worldwide Security Conference made its appearance in response to international concern about the need to develop a more comprehensive approach and cooperation against terrorism. Since 2003 it has become an anticipated annual event in Brussels, Belgium, and gradually its content has been expanded to cover most aspects of the work of the EWI, including the fight against violent extremism, protecting people, economy and infrastructure, energy security, and building a new East-West consensus on weapons of mass destruction.

Topic: trade and terrorism

In the field of trade, since 2006, the EWI Worldwide Security Conference organized conferences in collaboration with the World Customs Organization (WCO) and the participation of the Group of Eight (G-8). Also, the geographic scope of the event is expanding every year.

In this field the conference promotes global cooperation among governments, businesses and civil society actors, to assess how to address the threats posed by terrorism, so agree on specific recommendations on the steps political, economic and social the international community should continue in the short, medium and long term to improve both local and global security.

From the diversity of topics covered, there are the related to border security and international transportation issues of concern in particular to BASC for its implications in foreign trade.

How to balance the flow of traffic and security control?

For the WSC, prevention of international terrorism and organized crime require interruption of measures that scrutinize and interdict the cross-border traffic, although these measures often disagree with the modern demands that the traffic at the borders is as expeditious as possible. The privacy of citizens, the fast

¿Cómo equilibrar la fluidez del tráfico y el control de seguridad?

Para el WSC la prevención del terrorismo internacional y la interrupción del crimen organizado requieren de medidas que escudriñen e intercepten el tráfico fronterizo, aunque estas medidas a menudo están en desacuerdo con la exigencia moderna de que el tráfico en las fronteras sea lo más expedito posible. La intimidad de los ciudadanos, la entrega de mercancías rápidas, y las transacciones fluidas, a menudo son interrumpidas por motivos de seguridad. ¿Cómo podemos equilibrar estos dos factores?

La realidad dicta que las normas de alta seguridad hacen más costosos, requieren mucho tiempo y hacen ineficaz a cualquier flujo fronterizo de personas, bienes o dinero.

Según la entidad hay cuatro áreas principales por abordar: 1) Mal uso de fronteras abiertas o facilitadas para terroristas internacionales debido a una carencia de marcos apropiados legales; 2) Movimiento fronterizo de dinero para apoyar grupos terroristas y sus actividades; 3) Movimiento fronterizo de bienes como medio para pasar contrabando de armas, materiales nucleares, químicos, biológicos y otras sustancias mortales por redes terroristas; 4) Desafío de equilibrar la seguridad del movimiento fronterizo de personas, bienes y dinero, y la velocidad y eficacia de tales movimientos fronterizos.

Frente a este escenario, la institución plantea las siguientes cuestiones: ¿Ayudará el desarrollo tecnológico a los Estados a supervisar el tráfico internacional, o complicará el negocio legítimo mientras las actividades ilegales encuentran posibilidades para escapar? ¿Puede el desarrollo regulatorio ser usado como un disfraz para barreras ilegales comerciales?

Seguridad del transporte

De acuerdo a la posición de los organizadores del evento, mien-

tras exista consenso con la protección de lugares públicos o la infraestructura crítica, la protección de las redes de transporte plantea desafíos únicos para las fuerzas de seguridad. Es decir, se propone muchas soluciones tecnológicas, pero corremos el riesgo de hacernos dependientes de sistemas técnicos que inevitablemente tienen una cobertura incompleta, permitiendo a los que operan 'bajo el radar' evitar la detección.

Este es el caso de algunas salvaguardas aumentadas radicalmente y que dificultan el movimiento libre de la gente y los bienes necesarios para la operación de economías nacionales e internacionales. Algún nivel de dificultad es aceptable, pero ¿cómo encontramos un justo equilibrio entre el movimiento y la seguridad? ¿Qué

goods delivery and smooth transactions are often interrupted for safety reasons. How can we balance these two factors?

Reality dictates that high security standards are more expensive, time consuming and inefficient to make any cross-border flow of people, goods or money.

According to the entity, there are four main areas: 1) Misuse of open borders for international terrorists or facilitated due to a lack of appropriate legal frameworks, 2) border movement of money to support terrorist groups and their activities, 3) border goods movement as a means to smuggle weapons, nuclear, chemical, biological and other deadly substances by terrorist networks, 4) Challenge balancing security border movement of people, goods and money, and the speed and effectiveness of such transboundary movements.

Against this backdrop, the institution has the following questions: will technology development help States to monitor international traffic, or will complicate the legitimate business while illegal activities


organizaciones deberían tomar el liderazgo en la determinación de normas y procesos?

Está claro que ciertas tecnologías mejorarán la protección de nuestra infraestructura de transporte, pero parece que las tarifas de despliegue de equipos más modernos no emparejan el potencial. Los costos de instalación de nuevos sistemas y los gastos del entrenamiento asociados son también demasiado altos. Hay también una necesidad de estandarización global de estas tecnologías en un marco en que los sistemas de transporte se hacen cada vez más internacionales. ¿Qué tecnologías y estándares pueden inmediatamente ser adoptados para mejorar la seguridad del transporte? Mayor información en www.ewi.info/wsc8 

are likely to escape? Can regulatory development be used as a cover for illegal trade barriers?

Transport safety

According to the position of the organizers of the event, while there is consensus to the protection of public places and critical infrastructure, protection of transport networks poses unique challenges to the security forces. It means that, it offers many technological solutions, but we take the risk of becoming dependent on technical systems that inevitably have an incomplete coverage, allowing those who operate 'under the radar' to avoid detection.

This is the case of some safeguards increased dramatically and which hinder the necessary free movement of people and goods for the operation of national and international economies. Some level of difficulty is acceptable, but how do we find a balance between movement and security? What organizations should take the lead in setting standards and processes? More information on www.ewi.info/wsc8 .

“La seguridad es la inversión que constantemente se encuentra en nuestro radar”

SECURITY IS THE INVESTMENT THAT IS CONSTANTLY ON OUR RADAR”



Para una corporación logística líder como RANSA, brindar soluciones para sus clientes va de la mano con brindar seguridad logística a sus cargas. Emilio Fantozzi Temple, gerente general del Grupo RANSA, nos detalla cómo cumplen eso.

For a corporation as RANSA leading logistics, providing solutions to its customers goes hand to hand with providing logistics security burdens. Emilio Fantozzi Temple, general manager of Grupo RANSA, details how they comply with that.

En el marco actual de preocupación internacional por las amenazas terroristas, y en el ámbito nacional por el narcotráfico, contrabando, robos, etc., ¿Cómo observa la actual situación de la seguridad logística en el entorno de sus negocios?

La seguridad en la logística siempre ha sido un tema importante para nosotros. Nuestros clientes apuestan por nuestros servicios no solo por las soluciones que les brindamos a sus negocios, sino porque estas soluciones vienen acompañadas con estándares de seguridad que protegen sus cadenas logísticas.

Nuestros controles de seguridad tanto en las plantas como en los depósitos temporales extreman medidas de control minimizando el riesgo. Redoblar esfuerzos en nuestras medidas de control forma parte de nues-

tro sentir y compromiso con los clientes y la comunidad.

¿Cómo manejan la existencia de riesgos y/o amenazas a la seguridad de su cadena de suministro en las zonas de alcance de sus actividades?

El riesgo variará en función a la provincia y distrito donde operamos, pero para cada una de ellas contamos con planes de acción. En este sentido, nuestra área de seguridad tiene identificada esas zonas como de alto y mediano riesgo, y en función a ello se diseña la estrategia a seguir para asegurar la cadena logística y de ser necesario se coordina con las autoridades del lugar. En esta última parte, la Policía Nacional del Perú (PNP) resulta ser un gran aliado y apoyo a la seguridad particular en el desarrollo de nuestras operaciones.

In the current framework of international concern over terrorist threats, and at the national level by drug trafficking, smuggling, theft, etc., How do you note the current security situation in the logistics business environment?

The logistics security has always been an important issue for us. Our customers opt for our services not only for the solutions we provide to their business, but because these solutions are accompanied with security standards to protect their supply chains. Our security controls in both the plant and temporary deposits extreme measures of control while minimizing risk. To increase efforts in our control measures is part of our feeling and commitment with our customers and with the community.

How do you handle the existence of risks and / or threats to the security

¿Qué acciones realiza su empresa para dar solución al tema de los riesgos de seguridad logística? ¿Hay participación de las autoridades en estos temas?

Nuestra empresa participa mensualmente en Comités de Seguridad e intercambia información con otros operadores de comercio exterior con el fin de cerrar las puertas a la delincuencia. Estos comités son integrados por los gerentes y jefes de seguridad de empresas afines al almacenamiento de contenedores, en cada reunión se comparten experiencias, se invita a autoridades de entidades del rubro, ya sea DIRANDRO, Brigada de Operaciones Especiales de la Aduana del Callao (BOE), BASC, ENAPU, Aduana del Callao, SUNARP, Región Callao, entre otras.

Eventualmente participan algunos representantes de la PNP. También sostenemos reuniones con el Municipio y la Región Callao, quienes nos apoyan en la lucha contra la delincuencia. Consideramos que la seguridad es un tema importante en cada uno de los pasos que damos en el comercio exterior para brindarles a nuestros clientes confianza.

Su empresa cuenta con la Certificación BASC, sin embargo suponemos que siempre hay incidencias de riesgos en el día a día de sus operaciones, las cuales estimamos son superadas con la aplicación de los estándares de seguridad correspondientes. ¿Puede relatarnos algunas incidencias relevantes?

Las incidencias que detectamos son compartidas inmediatamente con las autoridades y organizaciones correspondientes y junto con ellos se definen las acciones respondiendo rápidamente a cada una de ellas. Como ejemplo, puedo detallar algunas que están relacionadas con depósito temporal y las acciones que tomamos.

Frente a la llegada de contenedores de clientes para exportación sin precinto, la unidad permanece

en puerta y nos comunicamos con el cliente y la agencia de aduana a cargo del despacho, verificando que se instale el precinto y se registre en la guía. De esta forma se autoriza el ingreso de la unidad, el contenedor no se descarga ni ingresa a zona primaria, permanece en custodia y se informa a la BOE a fin que lo tenga en consideración y efectúe la inspección.

En el caso de la llegada de contenedores de clientes exportación con precintos diferentes al registrado en guía, se inmoviliza el conte-

of their supply chain in the areas of scope of their activities?

The risk will vary according to the province and district in which we operate, but for each we have action plans. In this sense, our security area has identified these areas as high and medium risk, and it is designed according to the strategy for securing the supply chain and if necessary is coordinated with the local authorities. In this last part, the National Police of Peru (PNP) turns out to be a great ally and security support including the development of our operations.

What makes your company's actions to resolve the issue of logistics security risks? Is there involvement of the authorities on these issues?

Our company participates in monthly Safety Committees and exchanges information with other foreign trade operators to close the door to crime. These committees are comprised of managers and heads of companies related to security storage containers, each meeting will share experiences, authorities are invited for the category of entities, whether DIRANDRO, Special Operations Brigade Callao Customs (BOE), BASC, ENAPU, Customs Callao SUNARP, Callao Region, among others.

Eventually some representatives of the PNP participate. We also hold meetings with the Municipality and

nedor en zona segura, no ingresa a zona primaria hasta el arribo del agente de aduana que corrige el error de registro en la guía; de igual modo se informa a la BOE.

Frente a la llegada de contenedores de clientes de exportación con las puertas abiertas, la unidad ingresa a zona segura, se solicita apoyo policial para que se efectúe inspección ocular del hecho y se elabore el parte policial, además se comunica al cliente, a la agencia de aduana y a la BOE.

Las acciones dispuestas en es-

the Region Callao, who support us in the fight against crime. We believe that security is an important issue in each of the steps we take in foreign trade to provide our customers with confidence.

Your company has the BASC certification; however we assume that there are always risk incidents on a day to day operation, which we believe are overcome with the application of appropriate safety standards. Can you tell us some relevant incidents?

The detected issues are immediately shared with the authorities and relevant organizations and together they define the actions to respond quickly to each of them. As an example, I can talk about some that are related to temporary storage and the actions we take.

Faced with the arrival of containers to export customers without seal, the unit remains in door and communicate with the client and the agency in charge of customs clearance, verifying that the seal is installed and is registered in the directory. In this way permits the entry of the unit, the container does not download or enters primary zone, remains in custody and reports to the BOE in order to take this into consideration and make the inspection.

In the case of the arrival of export containers seals customers other than registered guide, the container

Sobre la empresa / About the company

RANSA inició sus operaciones en el Perú en el año 1939, como una empresa dedicada al almacenamiento de fardos de algodón para exportación.

A lo largo del tiempo evolucionó ofreciendo diversos servicios en la cadena de suministros hasta convertirse en un operador logístico especializado en atender soluciones logísticas integrales de acuerdo con los requerimientos específicos de sus clientes en cada sector.

Hoy en día, RANSA cuenta con operaciones, tanto en la Región Andina (Ecuador, Bolivia y Perú) como en Centroamérica (El Salvador y Guatemala).
Portal corporativo www.ransa.biz

RANSA started its operations in Peru in 1939, as a company dedicated to the storage of bales of cotton for export.

After some time, they started to offer various services in the supply chain into a logistics provider specializing in integrated logistics solutions address according to the specific requirements of its customers in each sector.

Today, RANSA has operations both in the Andean Region (Ecuador, Bolivia and Peru) and Central America (El Salvador and Guatemala).
Corporate portal www.ransa.biz

tos casos están orientadas a garantizar la alerta que permita efectuar inspección y así eliminar probabilidades de contaminación.


¿Qué planes de inversión relativos a la seguridad en la cadena de suministro están desarrollando durante el presente año?

La seguridad es la inversión que constantemente se encuentra en nuestro radar. Por este motivo, invertimos en sistemas que nos permiten estar a la vanguardia, como el caso del GPS para las unidades de transporte; de igual manera contamos con un sistema de seguimiento a las unidades con vehículos de reacción rápida. Todo esto nos permite controlar los riesgos que ha identificado nuestra área de seguridad y contar con mejor trazabilidad de los mismos.

El contar con sistemas de cámaras en las áreas de almacenamiento de carga suelta y zonas de reconocimiento físico nos permite vigilar y registrar cada movimiento efectuado en contenedores de exportación.

¿Cuál es su mensaje para el empresariado en cuanto a su política y capacidad de protección de las cargas?

RANSA es una empresa que integra todos los procesos logísticos; estamos abocados a seguir mejorando constantemente para seguir gestionando y diseñando soluciones especializadas para atender los requerimientos de nuestros

clientes con el firme compromiso de optimizar sus operaciones a través de un servicio con alto valor agregado. Todo esto nos permite maximizar esfuerzos proporcionando altos estándares de seguridad y visibilidad permanente de la mercadería a lo largo de la cadena logística. 

“Nuestros controles de seguridad tanto en las plantas como en los depósitos temporales extreman medidas de control minimizando el riesgo.”

“Our security controls in both the plant and temporary deposits extreme measures to minimize the risk control.”

is immobilized in a safe area, not entering primary zone until the arrival of the customs agent that corrects the registration error in the guide; of Similarly reported to the BOE.

Faced with the arrival of containers of export customers with the doors open, the unit enters the safe zone, requested police support for visual inspection is made of the fact and draw the police report also commu-

nicates to the client, the agency customs and the BOE.

The actions set forth in these cases are aimed at ensuring the alert that allows for inspection and eliminate chances of contamination.

What investment plans relating to security in the supply chain are developing this year?

Safety is the investment that is constantly on our radar. For this reason, we invest in systems that allow us to be at the forefront, as the case of GPS units to transport the same way we have a tracking system for units with rapid response vehicles. This allows us to control the risks you have identified our area to have better security and traceability of the same.

The systems have cameras in the charge storage areas and areas of loose physical examination allows us to monitor and record every move made in export containers.

What is your message to the business in terms of policy and protection capacity of the charges?

RANSA is a company that integrates all logistics processes, we are committed to continue to improve constantly in order to manage and design specialized solutions to meet the requirements of our customers with a strong commitment to optimize their operations through a service with high added value. This allows us to maximize efforts to provide high standards of safety and permanent visibility of goods throughout supply chain. 

Énfasis en los controles, perfiles sospechosos y la presentación de la carga

EMPHASIS ON THE CONTROLS, AND REPORTING SUSPICIOUS PROFILES OF THE LOAD

Estas son prácticas seguras claves para Trabajos Marítimos S.A. (TRAMARSA), cuyo gerente general, Mario Hart, destaca para dar a conocer los esfuerzos que realizan con el propósito de minimizar y neutralizar los riesgos de narcotráfico, terrorismo y robo en las cargas de sus clientes.

These are safe keys for Trabajos Maritimos SA (TRAMARSA), whose general manager, Mario Hart, stands to publicize the efforts in order to minimize and neutralize the risks of drug trafficking, terrorism and robbery charges its customers.



Considerando la presencia de actividades ilícitas en nuestro medio ¿Cuál es su preocupación de la actual situación de la seguridad logística en el comercio exterior?

Nuestra experiencia nos demuestra que debemos tener una preocupación latente, no se pueden descuidar las operaciones de carácter logístico que nos involucran. Hoy en día, el principal problema de nuestro país es el narcotráfico, que cuenta con el apoyo del terrorismo. La impetuosidad de esta organización criminal ha colocado al Perú en una posición muy delicada y de mucha expectativa mundial.

Las operaciones en nuestro rubro, se ven cada día más amenazadas por esta lacra y está demostrado que la incidencia de este delito compromete mucho al comercio exterior por vía marítima. Todo este contexto nos demanda maximizar el esfuerzo de evaluación de riesgo en forma permanente cumpliendo con la Norma y Estándares BASC para neutralizar la

intrusión y el contrabando de drogas en las cargas de nuestros clientes.

¿Qué formas tienen las amenazas a la seguridad a la cadena de suministro y en especial a la carga en las zonas de sus actividades?

Las amenazas son varias y la principal, como lo mencionamos anteriormente, es el narcotráfico. Pero esto no es todo, existen muchos robos en el corredor terrestre que une el puerto del Callao con los diferentes depósitos temporales y las plantas y almacenes de los importadores y exportadores.

Con respecto al narcotráfico, las amenazas provienen del enmascaramiento de las organizaciones narcotraficantes como clientes formales; de la posible contaminación de la carga de clientes calificados en los trayectos al puerto de los terminales, o por último, en los puertos con la modalidad del conocido "gancho ciego". No son ajenas también las suposiciones de las conspiraciones

Due to the presence of illegal activities in our environment, What is your current concern about logistics security situation in foreign trade?

Our experience shows us that we have an underlying concern; we can not overlook the logistical operations that concern us. Today, the main problem of our country is drug trafficking, which is the support of terrorism. The impetuosity of this criminal organization has placed Peru in a very delicate and global expectation.

The operations in our industry are increasingly threatened by this scourge, and evidence that the incidence of this crime committed much foreign trade by sea. This context requires us to maximize the risk assessment effort on an ongoing basis compliance with the norms and standards to neutralize BASC intrusion and drug smuggling charges our customers.

internas captadas por las organizaciones narcotraficantes y del crimen organizado.

¿Cómo actúa TRAMARSA para enfrentarlas?

TRAMARSA se adelanta a esas situaciones pues cuenta con un equipo liderado por profesionales que se encargan de realizar monitoreos permanentes en los puertos para darle la seguridad a la carga de nuestros clientes. Tenemos también alianzas estratégicas establecidas con las autoridades de Aduanas y la Policía Antidrogas manteniendo comunicación constante.

No podemos dejar de mencionar el intercambio de información entre el sistema de seguridad de todos los terminales y puertos del Callao que conforman el Comité de Seguridad Marítima y del cual somos parte. Todos estamos comprometidos en este difícil y arduo trabajo. De otro lado, se han establecido mecanismos de mantenimiento y protección de personal, que nos permiten detectar la desviación del comportamiento o conductas sospechosas de algunas personas.

También actuamos poniendo énfasis en los controles y perfiles sospechosos, en la presentación de la carga, para luego generar análisis e informar al cliente sobre las posibles irregularidades al ingreso de su carga a nuestros terminales.

Además de la protección individual por parte de la empresa ¿existe un accionar gremial dirigido a hacer frente el tema de riesgos en seguridad logística?

TRAMARSA pertenece a la Asociación Peruana de Operadores Portuarios (ASPPOR) la cual nos convoca para tratar temas de seguridad en el transporte de carga entre los puertos del Callao y nuestros terminales cuando estos son asediados por bandas de delincuentes que generan asaltos.

Estas reuniones sirven para hacer coordinaciones con la policía y con la Autoridad Portuaria para develar o neutralizar este flagelo. Lamentablemente, el perjuicio es permanente y tenemos que adoptar nuestras propias medidas de protección para

poner a buen recaudo el comercio exterior. Por otro lado, mantenemos estrechas coordinaciones con la Policía Especializada Antidrogas y con las autoridades de Aduanas que nos permiten alimentar las experiencias y adoptar medidas para neutralizar el contrabando de drogas.

¿Qué actividades permanentes realiza TRAMARSA, empresa que cuenta con la certificación BASC?

Efectivamente contamos con la certificación BASC, pero en el quehacer diario los riesgos son permanentes. Las operaciones logísticas de comercio exterior comprometen al transporte marítimo por ser el que mayor volumen de carga mueve y es el blanco preferido de los narcotraficantes. Esto nos demanda mantener los estándares de seguridad y protección en vigencia, especialmente en el mantenimiento y protección del personal, en las capacitaciones; y lo más importante, la sensibilización que se le brinda

What shape are the security threats to the supply chain and in particular to the charge in the areas of its activities?

The threats are many and the main one, as mentioned above, is drug trafficking. But that's not all, there are many robberies in the land corridor linking the port of Callao with different temporary storage plants and warehouses of importers and exporters.

With regard to drug trafficking, the threat comes from drug trafficking organizations masquerading as formal clients, of the possible contamination of the qualified customer load paths to the port terminals, or finally, in the ports of the popular mode "hook blind." They are also beyond the assumptions of internal conspiracies captured by drug trafficking organizations and organized crime.

How does TRAMARSA face them?

TRAMARSA anticipates these situations because it has a team led by professionals who are responsible

a nuestro personal, quienes se encuentran comprometidos en esta lucha contra las amenazas. Los estímulos y reconocimientos no dejan de faltar y aquí el rol más importante es la persona.

¿Cómo marcha su plan de inversiones relacionado a la seguridad de su cadena de suministro en el presente año?

Hemos implementado todo un sistema de circuito cerrado de televisión en nuestro terminal de almacenamiento y tenemos un proyecto para incrementar 30 cámaras más. Se tiene por el momento el dominio de todas las operaciones en patio, esto es una gran ayuda al sistema de seguridad, a la vez que permite detectar todo movimiento las 24 horas y alertar de inmediato cualquier irregularidad.

Nuestra flota de transporte ha sido implementada con el sistema GPS, el cual a través de una alerta incorporada, permite detectar cualquier incidente de nuestras unidades. Se

for carrying out permanent monitoring ports to provide security to the burden of our customers. We also have strategic alliances with Customs authorities and the Police Drug maintaining constant communication.

We can not fail to mention the exchange of information between the security system of all terminals and ports of Callao that make up the Maritime Safety Committee and which we belong. We are all committed to this difficult and hard work. On the other hand, have established mechanisms for maintenance and protection of personnel, allowing us to detect the diversion of behavior or suspicious behavior of some people.

We also act with an emphasis on controls and suspicious profiles in the presentation of the load, and then generate customer analysis and report on any irregularities to the income of their cargo to our terminals.


In addition to individual protection by the company, is there a directed union action to address the issue of security risks in logistics?

tiene un monitor de 31 pulgadas que mediante un operador hace el seguimiento de todas las rutas que se emplean en el transporte de la carga bajo nuestra responsabilidad.

Además, nuestras instalaciones del terminal de contenedores están implementadas con alarmas contra intrusiones en oficinas críticas; y por último, en nuestra sede principal recientemente hemos implementado un control de accesos electrónicos en todas las oficinas con la finalidad de que todas nuestras informaciones y transmisiones involucradas en el comercio exterior estén aseguradas.

¿Qué le puede decir a sus clientes actuales y potenciales sobre su política y capacidad de protección de cargas?

Somos una empresa responsable y muy comprometida en cumplir los protocolos de seguridad y protección que demandan los estándares internacionales para el comercio exterior, es por eso que nuestros clientes pueden tener la plena confianza en nosotros. Nuestro personal está altamente calificado y entrenado en todos los procesos y trazabilidad dentro de la cadena logística en el almacenamiento y transporte de mercancías.

La Norma y Estándares BASC están plasmados en todos nuestros procedimientos e instrucciones que garantizan el manejo de la carga en forma segura. Nuestras alianzas estratégicas siempre están en juego y en plena vigencia, lo que nos da solvencia a considerarnos líderes en el rubro. Es por eso que "TRAMARSA, siempre primero", es nuestro lema. 

TRAMARSA belongs to the Peruvian Association of Port Operators (ASPPOR) which calls us to address security issues in the transport of cargo between the ports of Callao and our terminals when they are besieged by gangs that generate rounds.

These meetings serve to coordinate with the police and the Port Authority to unveil or reverse this scourge. Unfortunately, the damage is permanent and we must take our own measures of protection for a safe place to trade. On the other hand, maintain close coordination with the Special Police Drug and Customs authorities that allow us to feed the experiences and take steps to neutralize the drug smuggling.

What makes TRAMARSA ongoing activities, a company that has the BASC certification?

Indeed we have the BASC certification, but in the everyday risks are permanent. The foreign trade logistics shipping committed to being the largest volume of freight that moves and is a favorite target of drug traffickers. This requires us to maintain security standards and effective protection, especially in the maintenance and protection of personnel, skill sets and most important is the awareness that gives our staff who are engaged in this struggle against threats. Incentives and awards do not stop missing and here the most important role is the person.

How to start your investment plan related to the security of their supply chain in this year?

We have implemented a system of closed circuit television in our terminal storage, and we have a project


to increase more than 30 cameras. It is now the domain of all court operations, this is a great help to the security system at the same time to detect any movement 24 hours and immediately alert any irregularities.

Our transport fleet has been implemented with the GPS system, which through a built-in alert, to detect any incident with our units. It has a 31 inch monitor, through an operator, keeps track of all the routes used in transporting cargo under our responsibility.

In addition, our container terminal facilities are implemented with intrusion alarms critical offices, and finally, at our headquarters we have recently implemented an electronic access control in all offices with the aim that all our information and transmissions involved in foreign trade are secure.

What can tell your customers and prospects about your policy and protection capacity of loads?

We are a responsible and very committed to meeting the safety and security protocols that require international standards for foreign trade, which is why our customers can be confident in us. Our staff is highly qualified and trained in all processes and traceability within the supply chain in the storage and transport goods.

The Standard and BASC standards are embodied in all our procedures and instructions to ensure the handling of cargo safely. Our strategic alliances are always in play and in full force, which gives credit to consider ourselves leaders in the field. That's why "TRAMARSA, always first" is our motto. 

Sobre la empresa / Sobre la empresa

Trabajos Marítimos S.A. (TRAMARSA), es la empresa líder del negocio de operaciones portuarias en el Perú. Desde su fundación en 1990, ha desarrollado su oferta de servicios a nivel nacional hasta llegar a ofrecer actualmente servicios de agenciamiento marítimo, practicaje, remolcaje, estiba y desestiba de carga, terminal de contenedores, terminal de líquidos, tareas marítimas y atención de buques tanque.

Portal www.tramarsa.com.pe

TRABAJOS MARITIMOS SA (TRAMARSA) is the leading company in the business of port operations in Peru. Since its founding in 1990, it has developed its range of services nationwide to reach currently offer shipping agency services, pilotage, towing, loading and unloading cargo, container terminal, Terminal liquids and care tasks sea tankers.

Portal www.tramarsa.com.pe

Desarrollar simulacros para probar los controles utilizando señuelos para contaminar la carga

DEVELOP DRILLS TO TEST THE CONTROLS USING DECOYS TO CONTAMINATE THE LOAD

Topy Top S.A. declara su compromiso obsesivo con la seguridad, llegando a realizar sus propios métodos de manejo de riesgos. Hablamos con Carmen Castillo Nolasco, representante de la Dirección de la empresa.

Topy Top SA declares its obsessive commitment to safety, arriving at their own risk management methods. We talked to Carmen Castillo Nolasco, representative of the Director of the company.

Desde su punto de vista como empresa manufacturera textil ¿cómo observa la preocupación internacional por las amenazas terroristas, y en el ámbito nacional por el narcotráfico, contrabando, robos, etc.?

Existe un reconocimiento de responsabilidad y compromiso en la identificación de riesgos de cada operación en la seguridad logística en nuestro entorno, y cada vez se incrementa un mayor número de empresas preocupadas por asegurar sus operaciones libres de contaminación en actividades ilícitas.

¿Cuál es su experiencia en relación a la seguridad en las operaciones que realiza?

Existen contenedores que no ofrecen seguridad porque en la inspección que realizamos hemos detectado pernos con silicona o pisos reparados sin información documentada al respecto. Hemos tenido que devolver el contenedor, solicitar uno nuevo y coordinar con la empresa infractora para corregir el problema, recomendando que las áreas pertinentes aseguren la revisión de estos problemas antes del envío del contenedor para que no vuelva a suceder.

¿Cómo promueve su preocupación por la seguridad en sus operaciones? ¿Existe una labor gremial y de parte de las autoridades para tratar estos temas con su empresa?

No hemos tenido convocatoria últimamente de los gremios y tam-



From their point of view as a textile manufacturing company shows how international concern over terrorist threats, and at the national level by drug trafficking, smuggling, theft, etc..?

There is a recognition of responsibility and commitment in identifying risks of each operation in logistics security in our environment, and increases each time a larger number of companies concerned to ensure pollution-free operations in illegal activities.

What your experience is in relation to carried out security operations?

There are containers that are not secure because we do have inspection detected floor bolts with silicone or repaired without documented information about it. We had to return the

container, request a new one and coordinate with the offending company to correct the problem, recommending that the relevant areas to ensure the review of these problems before sending the container to not happen again.

How does your concern for safety in their operations? Is there a labor union and the authorities to address these issues with your company?

We have not had notice of the guilds and lately also from the authorities. Calls for security awareness training is actually a private business concern, and in this respect, the work of BASC has been and is one of the basic points to spark interest and raise awareness that we can do much more for security throughout the supply chain to the environment of our company.

poco de las autoridades. Las convocatorias para capacitación en temas de seguridad es en realidad una preocupación de la empresa privada, y en ese aspecto, la labor de BASC ha sido y es uno de los puntos básicos para despertar el interés y dar a conocer que podemos hacer mucho más por la seguridad de toda la cadena logística al entorno de nuestra empresa.

¿Qué experiencia recuerda en el que su condición de empresa que cuenta con la certificación BASC ha servido para solucionar un incidente en sus operaciones de comercio exterior?

En una oportunidad tuvimos un reclamo de uno de nuestros clientes en Estados Unidos de América por motivo de falta de prendas al momento de aperturar el contenedor en sus almacenes. Gracias al cumplimiento de los estándares BASC pudimos primero establecer que el número de cajas y el peso registrado en el packing de salida, coincidía con lo recibido en la aduana para el embarque, los precintos de seguridad eran los mismos con los que fueron recibidos en la aduana, y lo más importante la secuencia fotográfica, en tres tiempos: contenedor vacío, contenedor a medio llenar y contenedor lleno; y finalmente la toma fotográfica del precinto de seguridad al cierre del contenedor. Con la trazabilidad mostrada no hubo más reclamo.

¿Están realizando planes de inversión para mejorar la seguri-

dad en su cadena de suministro?

Actualmente estamos trabajando en la ampliación y mejoramiento de cámaras para el monitoreo de las actividades por el CCTV (Circuito Cerrado de Televisión).

¿Qué diría a sus clientes respecto a las cargas que les confían?

TOPY TOP S.A. es una empresa que en su política integrada de calidad y seguridad, define claramente su compromiso con la seguridad, por ello al cumplir con los estándares de seguridad BASC y las auditorías internas, hemos desarrollado

What experience do you remember where his status as a company that has the BASC certification has helped to solve an incident in their foreign trade?

On one occasion we had a complaint from one of our customers in the United States because of lack of clothing at the time of opening the container in storage. Thanks to the BASC standards compliance we first establish that the number of boxes and packing weight recorded in the output was consistent with the customs received for shipment, the security seals were the same as those that were received in customs, and most importantly the photographic sequence, in three stages: an empty container, container half full and full container, and finally the shooting of the security seal of the container closure. With no further shown traceability claim.

Are they making investment plans to improve security in their supply chain?

un proceso de simulacros para probar la consistencia de nuestros controles, utilizando señuelos previamente entrenados para contaminar la carga y señalamiento de las rutas de acceso para llegar hasta la carga a contaminar. Gracias a estas prácticas hemos podido mejorar ciertos controles internos. El resultado de este trabajo está orientado a ofrecer seguridad a nuestros clientes y satisfacción de saber que con TOPY TOP S.A. su carga está protegida contra el narcotráfico, contrabando y terrorismo. **CS**

We are currently working on the expansion and improvement of cameras to monitor activities for the CCTV (Closed Circuit Television).

What customers say about the charges that they trust?

*TOPY SA TOP is a company that built its policy of quality and safety, clearly defines its commitment to safety, so to comply with safety standards and internal audits BASC, we developed a process simulations to test the consistency of our controls, previously trained using decoys to contaminate the load and marking of paths to reach the cargo to pollute. Through these practices we could improve certain internal controls. The result of this work is aimed at providing security for our customers and satisfaction of knowing that TOPY SA TOP your cargo is protected against drug trafficking, smuggling and terrorism. **CS***

Sobre la empresa / About the company

TOPY TOP S.A. se mantiene liderando los primeros lugares como exportador de prendas de vestir de moda casual desde el año 2002, razón por la cual el compromiso con sus clientes es permanente y una de las razones por las que implementó el SGSC.

TOPY SA TOP lead remains the top exporter of fashion clothing casual, since 2002, which is why our commitment to our clients is permanent, and is one of the reasons why we saw the need for BASC Standards.

BASC y CBP inician un nuevo capítulo para resguardar la seguridad en el comercio exterior

CBP BASC START A NEW CHAPTER TO SAFEGUARD SECURITY IN FOREIGN TRADE



CBP Commissioner Alan Bersin whit World BASC Organization international president Fermin Cuza.

Así lo anunció el Comisionado de la oficina estadounidense de Aduanas y Protección Fronteriza (CBP), Alan Bersin, durante el lanzamiento del programa OEA en Colombia.

This was announced by the Commissioner of the U.S. Bureau of Customs and Border Protection (CBP), Alan Bersin, at the launch of the programme AEO in Colombia.

Comisionado de la Oficina estadounidense de Aduanas y Protección Fronteriza (CBP), Alan Bersin, junto al Presidente Internacional de la World BASC Organization, Fermín Cuza.

Durante una reunión organizada por la Organización Mundial BASC y AMCHAM Cartagena (Cámara Colombo Americana) con ocasión del lanzamiento oficial del Operador Económico Autorizado (OEA) en dicho país, el comisionado de la Oficina estadounidense de Aduanas y Protección Fronteriza (CBP), Alan Bersin, anunció el inicio de una nueva etapa basada en relaciones de mutuo apoyo entre BASC, CBP y el Department of Homeland Security (Departamento de Seguridad Interna de los Estados Unidos de América).

“Tenemos que revisar todo los pensamientos que tengamos en cuanto a esta sociedad a un nivel más alto y diferente. Es una oportunidad para crear una relación

más profesional, más útil, tanto para BASC, CBP y el Departamento de Seguridad Interna en los Estados Unidos”, indicó el funcionario norteamericano, quien le solicitó al señor Carlos Ochoa, gerente del Programa de C-TPAT, trabajar de manera coordinada con la Organización Mundial BASC, presidida por el Señor Fermín Cuza.

La reunión, que contó con la presencia de otras personalidades del Gobierno local y extranjeros, fue propicia para que el comisionado presentara de manera oficial a los miembros que forman parte del Department of Homeland Security; ellos son: Carlos Ochoa, Gerente Programa C-TPAT; Jaime Ramsay, Agregado del Comisionado de Aduanas y Protección

During a meeting organized by the World BASC and Cartagena AMCHAM (American Chamber Colombia) on the occasion of the official launch of the Authorised Economic Operator (AEO) in that country, the commissioner of the U.S. Bureau of Customs and Border Protection (CBP), Alan Bersin announced the start of a new stage based on mutually supportive relationship between BASC, CBP and the Department of Homeland Security (DHS United States of America).


“We have to review all the thoughts we have about this company to a higher level and different. It is an opportunity to create a more professional, more useful, both for BASC, CBP and the Department of Homeland Security in the United States, “the U.S. official, who as-

Fronteriza de la Embajada de los Estados Unidos en Brasilia; Joseph Moore, Oficial de CBP en New Jersey; Abdías Ortíz, Aduanas y Protección Fronteriza-Oficina de Asuntos Internacionales; Oscar González y Robert Bahiamonte del Programa CSI Team Lead; Chad Hoffman y Tommy Metcalf de ICE Cartagena - Homeland Security; y Raymond Monzón, Especialista de C-TPAT.

Sobre la puesta en marcha del OEA en Colombia a partir del primero de noviembre del presente año, el comisionado manifestó que este paso constituye un hecho importante e histórico "porque es un símbolo de la sociedad que tenemos entre Colombia y Estados Unidos". Agregó que al implemen-

tarse esta figura, Colombia no solo muestra su compromiso con la seguridad en las exportaciones, sino también que se encuentra lista para entablar negocios comerciales con el mercado norteamericano.

El funcionario norteamericano se refirió además a los violentos momentos vividos por ambas naciones a causa del accionar del crimen organizado. "Colombia es un pueblo valiente, que combatió el crimen organizado, como el pueblo norteamericano lo hizo durante los años 20 y 30 del siglo pasado. Por eso entendemos muy bien lo que ha pasado en Colombia, porque su batalla ha sido más terrible, pero es oportuno decir que Colombia está lista para los negocios otra vez y que tiene una sociedad

con Estados Unidos", puntualizó. Finalmente, el comisionado indicó que a raíz de los hechos del 11 de setiembre de 2001, Estados Unidos refuerza su seguridad, sin ver afectadas sus operaciones de comercio exterior, mediante la creación de una agencia de regulación fronteriza con el apoyo de Management Agency. "Con este sistema no solo se resguarda la seguridad sino que se agiliza el comercio legítimo buscando un balance positivo entre seguridad y facilitación del comercio. Estamos tratando de separar la carga de alto riesgo de la carga confiable y en los casos en los que tenemos que intervenir utilizamos nuestros recursos para no retrasar los procesos", acotó. 

ked Mr. Carlos Ochoa, manager of C-TPAT Program to work in coordination with the World BASC Organization, represented by Mr. Fermin Cuza.

The meeting, attended by other local government officials and foreigners, was conducive to the commissioner officially presented to members who are part of the Department of Homeland Security, they are: Carlos Ochoa, C-TPAT Program Manager, James Ramsay, Attaché of the Commissioner of Customs and Border Protection of the U.S. Embassy in Brasilia, Joseph Moore, CBP officers in New Jersey; Obadiah Ortiz, Customs and Border Protection, Office of International Affairs, Oscar Gonzalez and Robert Bahiamonte CSI Program Team Lead, Chad Hoffman and Tommy Metcalf Cartagena ICE - Homeland Security, and Raymond Monzon, C-TPAT. Specialist.


On the implementation of the AEO in Colombia from the first of November this year, the commissioner said that this step is an important and historic "because it is a symbol of the society that we have between Colombia and the United States." He added that when implemented this

"Sobre la puesta en marcha del (Programa) OEA en Colombia a partir del primero de noviembre del presente año, el comisionado manifestó que este paso constituye un hecho importante e histórico ..."

"On the implementation of the (Programme) AEO in Colombia from the first of November this year, the commissioner said that this step is an important and historic ..."

figure, Colombia not only shows your commitment to safety in exports, but also that he is ready to negotiate with the North American market.

The U.S. official also referred to the violent moments experienced by both countries due to the action of organized crime. "Colombia is a brave people who fought organized crime, as did the American people during the 20 and 30 of the last century. So we understand very well what happened in Colombia, because the battle has been terrible, but it is appropriate to say that Colombia is ready for business again and that has a partnership with America," he said.

Finally, the commissioner said that following the events of 11 September 2001, the United States strengthens its security, without affecting the operations of foreign trade, by creating a regulatory agency with the support of Border Management Agency. "With this system not only protects the safety but also expedites legitimate trade looking for a good balance between security and trade facilitation. We're trying to separate the high-risk cargo and reliable load in cases in which we use our resources to intervene in order not to delay the process," he said. 

Realizan I Curso de Auditor Interno BASC en EE.UU.

THE 1RTS BASC INTERNAL AUDITOR COURSE IS PERFORMED IN U.S.A.

Por primera vez en Estados Unidos de América, a inicios de setiembre pasado se llevó a cabo el Curso de Auditor Interno BASC con la participación de 29 funcionarios de compañías exportadoras e importadoras que operan en dicho país y México. Este primer curso se desarrolló durante dos días en Texas y fue dirigido, en calidad de expositores, por Fermín Cuza, presidente Internacional de la Organización Mundial BASC (WBO por sus siglas en inglés) y César Venegas, gerente general del capítulo BASC PERÚ.

Con el inicio de la realización del curso de Auditor Interno en territorio estadounidense, la WBO busca ampliar su rápida expansión internacional lograda por BASC en los últimos años, situación que le ha permitido consolidar su presencia en Centro América, El Caribe y Sudamérica (México, Costa Rica, República Dominicana, Panamá, Guatemala, Colombia, Ecuador, Venezuela, Paraguay, Perú y El Salvador).

Por esta razón, la WBO ha estructurado este curso con la finalidad de ofrecer a las empresas que operan en Estados Unidos de América y México, la oportunidad de conocer en mayor profundidad el contenido del programa BASC y así poder tomar la decisión de iniciar la certificación correspondiente para cerrar definitivamente los círculos de seguridad de sus cadenas de suministro. De esta manera, se convocó la participación de quienes cuenten con las habilidades correspondientes para desenvolverse en el cumplimiento y la mejora continua del Sistema de Gestión en Control y Seguridad (SGCS) BASC del servicio de las empresas.

En tal sentido, se solicitó a los

candidatos tener experiencia previa en una posición técnica, gerencial o profesional que implique la aplicación de criterios, resolución de problemas y comunicación especializada con personal directivo, profesional, clientes o partes interesadas, y que pertenezcan a empresas u organizaciones que ya participan en BASC, C-TPAT (programa de seguridad estadounidense) o programas de OEA (Operador Económico Autorizado de la Organización Mundial de Aduanas – OMA).

Durante las sesiones, los destacados expositores, además de exponer en detalle los tipos de riesgos y amenazas que penden sobre las cadenas de suministro en el comercio mundial, así como desarrollar los fundamentos, criterios y contenidos necesarios para el buen desempeño de la labor como Auditor BASC, también dieron a conocer las similitudes existentes entre las certificaciones BASC y C-TPAT, dado que en Estados Unidos de América este último es el principal programa de seguridad entre la comunidad empresarial que comercia con México y Canadá.

Cabe destacar que durante los días previos al evento ambos expositores visitaron un grupo de empresas C-TPAT en Los Ángeles (California, EE.UU.) y en Tijuana (México), con el propósito de promover la certificación BASC entre las empresas dedicadas a la importación y exportación de productos de uno y otro lado de la frontera. Así, una de las empresas visitadas fue a Amex, exportadora de muebles; y Labomex, compañía exportadora de productos farmacéuticos que forma parte de la transnacional Thermo Fisher Scientific.

Esta estrategia que busca am-

For the first time in the United States, early last September held the BASC Internal Auditor Course with the participation of 29 officials of exporting and importing companies operating in that country and Mexico. This first course was held over two days in Texas and was directed, as exhibitors, Fermín Cuza, president of the International World BASC Organization (WBO for its acronym in English) and César Venegas, general manager of the BASC chapter PERU.

With the start of the implementation of the Internal Auditor course on American soil, the WBO is looking to expand its rapid international expansion achieved by BASC in recent years, a situation that has consolidated its presence in Central America, the Caribbean and South America (Mexico, Costa Rica, Dominican Republic, Panama, Guatemala, Colombia, Ecuador, Venezuela, Paraguay, Peru and El Salvador).

For this reason, the WBO has structured this course in order to provide companies operating in the United States and Mexico, the opportunity to learn in greater depth the BASC program content so you can make the decision to initiate the certification for circles permanently close up their supply chains. Thus, participation is invited from those with relevant skills to function in compliance and continuous improvement management system in Control and Security (SGCS) BASC for service companies.

In this regard, candidates were required to have previous experience in a technical position, managerial or professional involving the application of criteria, problem solving and communication with senior staff specialist, professional, clients or stakeholders, and belonging to companies or organizations already involved in BASC, C-TPAT (U.S. security program) or AEO programmes (Authorised Economic Operator of the World Customs Organization - WCO).

During the sessions, distinguished speakers, as well as out in detail the types of risks and threats to supply chains in global trade and develop the rationale, criteria and content neces-



Vistas del primer Curso de Auditores BASC realizado en Estados Unidos de América. Arriba, los participantes en pleno con los expositores Fermín Cuza, presidente Internacional de la Organización Mundial BASC (WBO) y César Venegas, gerente general del capítulo BASC PERÚ. Abajo, instantes en que el ejecutivo peruano desarrolla el curso ante la atenta mirada de los participantes.

Pictures of the first course of Auditors BASC held in United States of America. Above, participants with exhibitors Fermín Cuza, international president of the World BASC Organization and Cesar Venegas, general manager of BASC, chapter PERU. Below, moments in which the Peruvian executive develops the course under the watchful gaze of the participants.

pliar el número de empresas BASC en territorio norteamericano, tendrá su segunda edición próximamente en la ciudad de San Diego, California. De modo similar a la primera edición en Texas, este curso de formación de auditores internos BASC se desarrollará en sesiones presenciales, con una metodología teórico-práctica, soportada con ejercicios que contribuyen al desarrollo de habilidades para llevar a cabo las auditorías internas de sistemas de gestión BASC, así como evaluar el cumplimiento en el programa C-TPAT. **CS**



sary for the proper performance of the work as Auditor BASC also announced the similarities between BASC certification and C-TPAT, since in the United States the latter is the main security program between the business community that trade with Mexico and Canada.

It should be noted that during the days before the event both exhibitors visited a group of companies C-TPAT in Los Angeles (Califor-

nia, USA) and Tijuana (Mexico), in order to promote BASC certification between companies engaged in import and export of both sides of the border. Thus, one of the companies visited was at Amex, furniture exporter, and Labomex, pharmaceutical export company that is part of Thermo Fisher Scientific transnational.

This strategy seeks to increase the number of BASC companies on

*U.S. soil, will have its second edition very soon in San Diego, California. Similar to the first edition in Texas, this training of internal auditors BASC will be held in sessions, with a theoretical and practical methodology, supported with exercises that help develop skills for conducting internal audits of systems BASC management and to assess compliance in the C-TPAT program. **CS***

Discuten en Centroamérica un Plan Regional de Seguridad Aérea

DISCUSSION IN A CENTRAL REGIONAL AVIATION SAFETY PLAN

A mediados del presente año, los embajadores y representantes de siete países de América Central y República Dominicana, se reunieron con Alan D. Bersin, comisionado de la Agencia de Aduanas y Protección de Fronteras de EE.UU. (CBP por sus siglas en inglés) y una representante del Departamento de Estado de este país, para discutir un plan a fin de conformar un centro de información para la seguridad aérea que incrementaría la seguridad en la región.


Bersin dijo entonces que en noviembre de 2010, el presidente de Panamá firmó un acuerdo de información conjunta con la secretaria Janet Napolitano (jefe del CBP), comprometiéndose a trabajar con EE.UU. y México en la recopilación y el análisis de información anticipada de los pasajeros. Tomando como base este encuentro, la reciente reunión sirvió para explorar las posibilidades de una colaboración más estrecha entre un grupo más amplio de naciones de dicha zona para cooperar en el intercambio de información y la identificación de los pasajeros de alto riesgo. 

Fuente: CBP



In the middle of this year, the ambassadors and representatives from seven Central American countries and the Dominican Republic, met with Alan D. Bersin, Commissioner of the Bureau of Customs and Border Protection U.S. (CBP for its acronym in English) and a State Department representative in this country, to discuss a plan to form a center for aviation safety information to increase security in the region.

Bersin said then that in November 2010, Panama's president

signed a joint information with Secretary Janet Napolitano (head of CBP), pledging to work with the U.S. and Mexico in the collection and analysis of advance passenger information. Based on this meeting, the recent meeting served to explore possibilities for closer collaboration among a broader group of nations in the area to cooperate in exchanging information and identifying high-risk passengers. 

Source: CBP

Cargo Security

PUBLICACIÓN ESPECIALIZADA EN SEGURIDAD DE LA CADENA DE SUMINISTRO INTERNACIONAL

Medio especializado en el Supply Chain Security (SCS), con información nacional e internacional y las últimas tendencias y acontecimientos de seguridad en la carga.

Anuncie aquí

Grupo Objetivo : Directores y ejecutivos de empresas de comercio internacional, gremios, entidades públicas y privadas del sector, autoridades instituciones nacionales e internacionales relacionadas.
Distribución : Física (4,000 ejemplares) y virtual (10,000 contactos)
Periodicidad : Bimensual **Idioma** : Español / Inglés
Informes : (01) 612-8300 Anexo 2276 / apoyo.imagen2@bascomer.org



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE



NO
ARRIESGUE



LA COMPETITIVIDAD
DE SU EMPRESA

IMPLEMENTE EL
SGCS - BASC

SISTEMA DE GESTIÓN EN CONTROL Y SEGURIDAD BASC



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

www.bascperu.org

Teléfono: (01) 612-8300 E-mail: afiliaciones@bascperu.org

TRAMARSA

OPERADORES MARÍTIMOS Y PORTUARIOS



Av. Sáenz Peña N° 177 piso 03, Callao - Perú
Telf: 413 0400 - Fax: 453 4500
info@tramarsa.com.pe - www.tramarsa.com.pe



ISO 9001:2008
Certificate Number: 09425



MANEJO AUTOMÁTICO DE BUENOS EMPLEADOS
CERTIFICADO BASC
PERLAMINIZ



OHSAS 18001:2007
Certificate Number: 39972



ISO 14001:2004
Certified Number: 43034

ISPS CODE

ABE
ASOCIACION DE BUENOS EMPLEADORES
(SUCO)



ANTIMONEDACION DE USO
AUTENTICACION DE USO
MANTENIMIENTO DE USO
MANTENIMIENTO DE USO
MANTENIMIENTO DE USO