



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

CAPÍTULO PERÚ

Cargo

Security

PUBLICACIÓN ESPECIALIZADA EN SEGURIDAD DE LA CADENA DE SUMINISTRO INTERNACIONAL

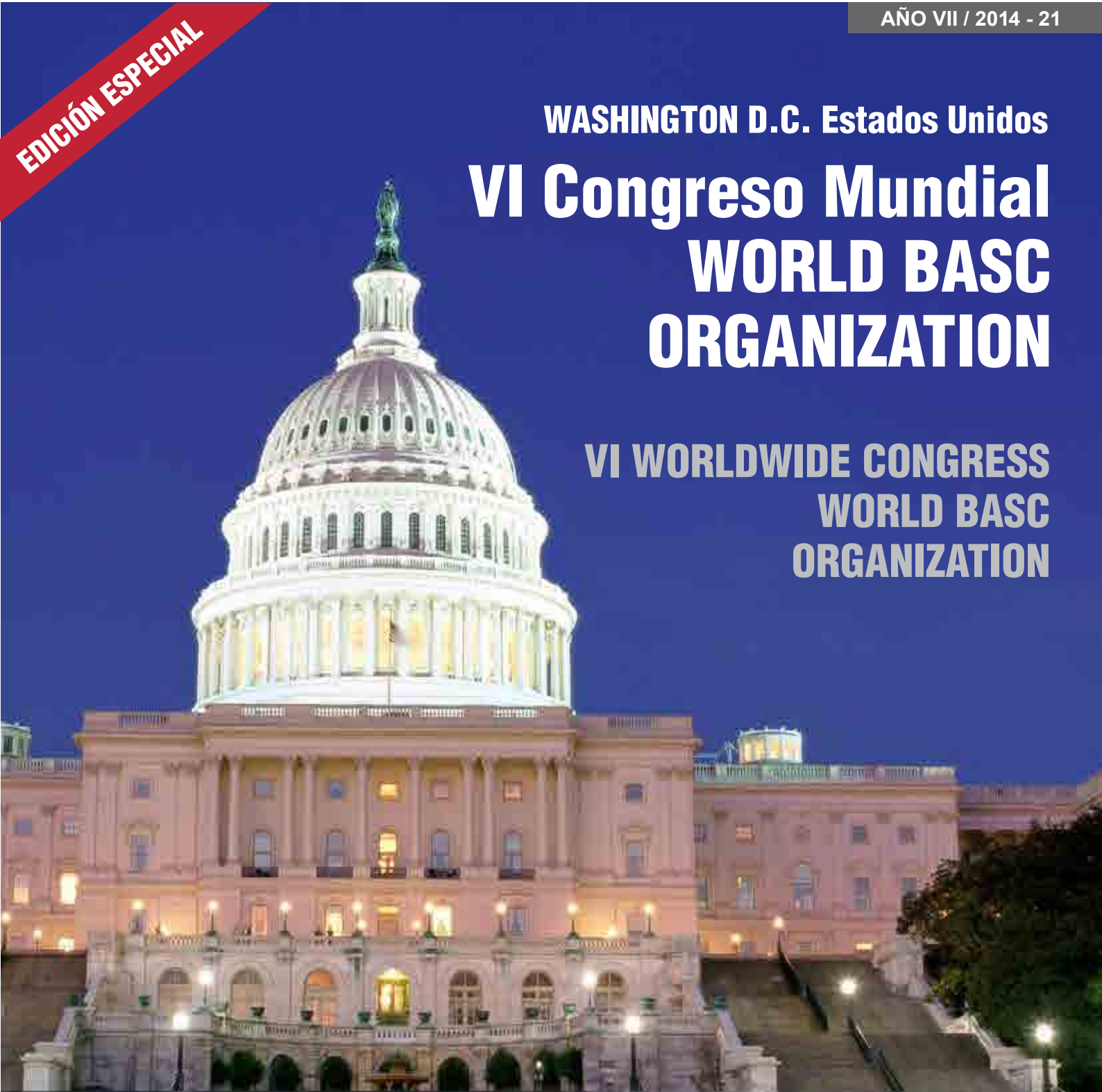
AÑO VII / 2014 - 21

EDICIÓN ESPECIAL

WASHINGTON D.C. Estados Unidos

VI Congreso Mundial WORLD BASC ORGANIZATION

VI WORLDWIDE CONGRESS
WORLD BASC
ORGANIZATION



CAPACITE A SUS CLIENTES Y PROVEEDORES EN EL SGCS BASC



**Charla
Gratuita**



BASC ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

Objetivo

Fomentar una cultura de seguridad en los asociados de negocio de las empresas BASC a fin de fortalecer las operaciones de comercio exterior.

Dirigido a:

Clientes y proveedores de empresas asociadas a BASC.

Contenido

- Amenazas al Comercio Internacional
- Iniciativas de Seguridad en el Comercio Internacional
- Sistema de Gestión en Control y Seguridad BASC
- Controles para minimizar los riesgos en las operaciones.

Cantidad de participantes

Las charlas se llevarán a cabo con una cantidad mínima de 20 participantes.

Lugar

Instalaciones de la empresa asociada BASC.

Duración

90 minutos

Mayor Información

paula.lopez@bascperu.org // daniela.galoso@bascperu.org
Fijo: 6128300 anexo 2278 / 2226 Celular: 946454057 - 98147*6514

- 2 EDITORIAL**
VI Congreso Mundial World BASC Organization
VI WORLDWIDE CONGRESS WORLD BASC ORGANIZATION
Fermín Cuza, Presidente Internacional WBO / International President WBO
- 3 En BASC también rompemos paradigmas**
IN BASC WE ALSO BREAK PARADIGMS
Raúl Saldías, Presidente del Consejo Directivo de la WBO / President of WBO Directive Council
- 6 Retos del sector público y privado en el mantenimiento de la competitividad, seguridad y responsabilidad social corporativa**
CHALLENGES OF PUBLIC AND PRIVATE SECTOR ON THE MAINTENANCE OF COMPETITIVENESS, SECURITY AND SOCIAL-CORPORATIVE RESPONSIBILITY
John Halinski, Asesor Senior de CCG y Administrador Adjunto retirado de TSA / Senior Advisor of Command Consulting Group (CCG) and Deputy Administrator at the Transportation Security Administration (TSA).
- 8 Seguridad fronteriza, trabajando en ambos lados de la frontera**
BORDER SECURITY, WORKING ALONG BOTH SIDES OF THE BORDER
Martin Rojas, Vicepresidente de Operaciones y Seguridad de ATA. Consultor en Transporte Terrestre de IRU / Vice President of Operations and Security of American Trucking Association (ATA). Senior Road Transport Consultant, International Road Transport Union (IRU).
- 11 Colaboración del sector público. Defensa en la confrontación de las vulnerabilidades de la seguridad hemisférica**
PUBLIC PARTNERSHIP. DEFENSE IN THE CONFRONTATION OF VULNERABILITIES OF HEMISPHERIC SECURITY
Sabrina Medeiros y Roberto Pereyra Bordon PhD, Facultad Economía de la Defensa, Departamento de Estudios, Colegio Interamericano de Defensa / Department of Studies Inter-American Defense College (IADC) Fort McNair Washington, D.C.
- 16 Galería Fotográfica**
PHOTO GALLERY
- 18 Más allá del SAFE y el OEA. Empresas y Aduanas trabajando juntos para promover la seguridad, facilitación y prosperidad**
BEYOND SAFE AND OEA. COMPANIES AND CUSTOMS WORKING TOGETHER FOR PROMOTION OF SECURITY, FACILITATION AND PROSPERITY
Allen Gina, Socio Fundador de CT Strategies / Founding Partner of CT Strategies
- 24 Desafíos de la implementación de un enfoque a la Gestión de Riesgos en el Sector Público**
CHALLENGES OF IMPLEMENTING AN APPROACH TO RISK MANAGEMENT IN THE PUBLIC SECTOR
Héctor Mauricio López Bonilla, Ministro de Gobernación de Guatemala. Auditor WBO Expositor en reemplazo Sr. Jorge Wellmann Berger, Auditor Internacional WBO - BASC Guatemala / Hector Mauricio López Bonilla, Minister of the Interior of Guatemala. WBO Auditor Replaced for Jorge Wellmann Berger, Auditor WBO - BASC Guatemala.
- 26 Líneas y flujos: El principio y fin de las fronteras**
LINES AND FLOWS: THE BEGINNING AND END OF BORDERS
Alan D. Bersin. Secretario Asistente de Asuntos Internacionales y Jefe Oficial Diplomático (ex Comisionado de la Agencia de Aduanas y Protección de Fronteras de EE.UU., 2010-2011), Departamento de Seguridad Nacional, Washington, D.C. / Assistant Secretary of International Affairs and Chief Diplomatic Officer (Former Commissioner of U.S. Customs and Border Protection, 2010-2011), Department of Homeland Security, Washington D.C.



VI Congreso Mundial World BASC Organization

VI WORLDWIDE CONGRESS WORLD BASC ORGANIZATION

Tal como lo anunciamos, los días 2 y 3 de octubre pasado se realizó el VI Congreso Mundial de la Organización Mundial BASC (WBO por sus siglas en inglés) en la ciudad de Washington, Estados Unidos, con la asistencia de empresarios de más de 15 países, representantes de gobierno, de aduanas y de organizaciones de EE.UU. y Latinoamérica.

Como preámbulo al Congreso, se desarrolló reuniones con las siguientes Agencias Federales estadounidenses: U.S. Custom and Border Protection (CBP), Transportation Security Administration (TSA) y la Food and Drug Administration (FDA), las cuales favorecieron el fortalecimiento de los lazos de cooperación en aras del comercio seguro mundial.

El VI Congreso Mundial BASC contó con el apoyo de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), CBP, Department of Homeland Security (DHS), C-TPAT, U.S. Immigration and Customs Enforcement (ICE), Transportation Security Administration (TSA), Aduanas de México, Honduras, Bolivia y Costa Rica. Además el Colegio Interamericano de Defensa de los EE.UU. (IADC), la (FDA), el Ministerio de Gobernación de Guatemala, Hong Kong Trade Development Council, American Trucking Association, CANACAR y la Universidad de Virginia.

La WBO brinda su mayor agradecimiento a los expositores y panelistas, todos ellos representantes de compañías líderes del comercio internacional, así como a las empresas patrocinadoras que hicieron posible este fructífero encuentro, en particular nuestro patrocinador líder, Dun & Bradstreet.

Por nuestra parte y excepcionalmente, la presente edición de nuestra revista realiza la cobertura de este VI Congreso haciendo un resumen de lo más saltante de las exposiciones desarrolladas. En este sentido, pedimos las disculpas correspondientes por omisiones que podrían haberse presentado por razones editoriales.

As we announced it, on last October 1st, 2nd and 3rd, the VI Worldwide Congress of World BASC Organization (WBO) in Washington, United States, with the attendance of entrepreneurial of more than 15 countries, government representative, American and Latin American customs and organizations.

As a preamble to the Congress, meetings were developed with the following American Federal Agencies: U.S. Custom and Border Protection (CBP), Transportation Security Administration (TSA) and Food and Drug Administration (FDA), which favored the strengthening of the cooperation links in favor of worldwide secure commerce.

The VI BASC Worldwide Congress was supported by the Customs Worldwide Organization (OMA), CBP, Department of Homeland Security (DHS), C-TPAT, U.S. Immigration and Customs Enforcement (ICE), Transportation Security Administration (TSA), México, Honduras, Bolivia y Costa Rica Customs. Furthermore, the Inter-American Defense College of USA (IADC), the FDA, Guatemala Ministry of Interior, Hong Kong Trade Development Council, American Trucking Association, CANACAR AND Virginia University.

WBO thanks the exhibitors and panelists, all of them representatives of leader companies of international commerce, as well as sponsor companies that made possible this meeting.

On our side and exceptionally, this edition of our magazine totally covers the VI congress, making a summary of the most important expositions. In this sense, we apologize if there are omissions due to the editorial.

Atentamente / Sincerely

Fermín Cuza
Presidente Internacional WBO /
International President WBO

Comité Editorial / Editorial Board

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

Director / Director
César Venegas Núñez

Edición / Redacción / Editor / Writer
Unices Montes Espinoza

Coordinación / Coordinator
Fiorella Tribeño Lujan

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

Diagramación e Impresión / Design and Press
Grupo Visión Publicidad S.A.C.



Alianza Empresarial para un Comercio Seguro
(Capítulo BASC PERÚ)
Calle Los Laureles 365, San Isidro
Lima - Perú
Teléf: (511) 612-8300
www.bascp Peru.org

Consejo Directivo / Directors Board

Presidente del Directorio
Consejo Nacional de Usuarios de
Distribución Física Internacional de
Mercancías - CONUDFI
Raúl Saldías Haettenschweiler

Vicepresidente
Asociación Peruana de Operadores Portuarios - ASPPOR
Carlos Vargas Lorete de Mola

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

Director Tesorero
Frio Aéreo Asociación Civil
Armando Grados Mogrovejo

Directores Vocales
Sociedad Nacional de Pesquería - SNP
Ricardo Bernaldes Parodi

Asociación de Exportadores - ADEX
Carlos Lozada Zingoni

Sociedad Nacional de Industrias - S.N.I.
Mateo Baladrín Benavides

Asociación de Agentes de Aduana del Perú - AAAP
Paúl Jasauí Márquez

Asociación Peruana de Agentes Marítimos - APAM
Eugenio Beltrán Chávez

Cámara de Comercio del Lima - C.C.L.
Juan A. Morales Bermúdez

Asociación de Servicios Aeroportuarios Privados - ASAEPP
César Basulto Valdiviezo

Sociedad de Comercio Exterior - COMEX
Patricia Siles Álvarez

Asociación Marítima del Perú - ASMARPE
María del Carmen Masías

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 Nº 00153963
(Resolución Nº 010346-2009/DSD-INDECOPI)



En BASC también rompemos paradigmas

IN BASC WE ALSO BREAK PARADIGMS

En 1997 el servicio de Aduanas de los EE.UU. puso a disposición de los países conformantes de la Comunidad Andina de Naciones, un procedimiento para ayudar a prevenir la contaminación con drogas de las exportaciones hacia su país. Así se crea el programa BASC como el precursor de lo que hoy denominamos comercio seguro.

Con los sucesos del fatídico 11/9, cuando el terrorismo realizó ataques simultáneos contra civiles y militares en este país, muchos puertos y aeropuertos fueron cerrados lo que paralizó el ingreso y la salida de personas y mercancías, deteniendo así el comercio exterior en el país más poderoso del planeta.

Como consecuencia de ello y para evitar nuevos ataques, los EE.UU. proceden a modificar sus estructuras para ejercer un control efectivo de sus fronteras y adoptan líneas de defensa más allá de estas. EE.UU. crea el Department of Homeland Security (DHS), Customs and Border Protection (CBP) y el programa C-TPAT. Poco después el mundo reacciona y la OMA crea el Marco de Estándares para Asegurar y Facilitar el Comercio (SAFE Framework) y con ello el Operador Económico Autorizado (OEA). En este entorno es donde la semilla BASC germinó, se desarrolló y proporcionó los frutos: C-TPAT, OEA y luego el ISO 28000 de Comercio Seguro.

En el siglo XX los ejércitos luchaban las guerras con uniformes y distintivos nacionales, las guerras se realizaban en el campo y se protegía a la población civil. Se atacaba la cadena de suministros y se respetaban las leyes de la guerra. To-

dos conocemos la expresión que lo único constante en el tiempo es el cambio y ello también se ve reflejado en las nuevas características que distinguen a los conflictos armados actuales.

Ahora los aviones comerciales son derribados sin que los responsables reconozcan su autoría y las víctimas los motivos por los cuales fueron sacrificadas. Ejércitos sin distintivos se esconden entre la población civil, los arsenales y las plataformas de lanzamiento de misiles se camuflan bajo escuelas y hospitales. La cadena de suministro ya no es destruida, es infiltrada con agentes de destrucción masiva. Estos horrores los vemos en tiempo real, en los noticieros que tratan sobre los con-

On 1997, the Customs Services of USA make available for the countries that form the Andean Community of Nations, a procedure for helping to prevent exports contaminations with drugs to its country. Thus, BASC program is created as pioneering of nowadays is known as secure trade.

After the events of September 11th, when terrorism made simultaneous attacks against civil people and militaries of this country, many ports and airports were closed which paralyzed the entrance and departure of people and goods, stopping in this way foreign trade on the most powerful country over the planet.

As a consequence and for avoiding new attacks, USA modifies its structures for exercising an effective control of its boards and adopts defense lines beyond them. USA

creates the Department of Homeland Security (DHS), Customs and Border Protection (CBP) and C-TPAT program. Shortly after, the world reacts and OMA creates the Standards Framework for Ensuring and Facilitating Trade (SAFE Framework) and the Authorized Economic Operator (OEA). In this environment is where BASC seed germinated, developed and provided fruits: C-TPAT, OEA and then ISO 28000 of Secure Trade.

On VV century, the armies fight wars with uniforms and national distinctive, wars were performed on field and civil population was protected. The supply chain was attacked and war laws were respected. We all know about the expression, the only constant on time is change, and that is also reflected on the new characteristics that distinguish current armed conflicts.

Now commercial aircraft are shot down without those responsible recognize their authorship and why victims were sacrificed. The armies without distinctive are hide among the civil population, arsenals and platform for missile launches are camouflaged under schools and hospitals. The supply chain is no more destroyed, is infiltrated with massive destruction agents. We see these horrors on real time, on newscasts concerning about Middle East and Eastern Europe.

The appearance of the Islamic State lead us to a war where the control of bridges and roads is not seek, where fighters do not belong to a country or fight for their territories, either ideology or race is not defend, they fight for a religion, they hide under civil population, kill the unfaithful people and call for attack

fictos del Medio Oriente y Europa Oriental.

La aparición del llamado Estado Islámico nos lleva a una guerra en que no se busca el control de puentes ni carreteras, donde los combatientes no son parte de un país, ni luchan por sus territorios, tampoco se defiende a una ideología o raza, luchan por una religión, se esconden bajo la población civil, asesinan a los infieles y llaman a atacar Las Vegas y Nueva York, así como liquidar a los no conversos y realizan actos genocidas. Somos testigos de cómo países que considerábamos sólidos, como Irak, tienen a desaparecer y otros, como Turquía, movilizan sus divisiones blindadas para proteger sus fronteras. Un contenedor contaminado con arma de destrucción puede ser embarcado en América Latina o un avión comercial puede ser detonado sobre una ciudad a control remoto. El Papa Francisco declara que estamos librando la tercera guerra mundial por partes.

En este Congreso escucharemos repetidamente las palabras seguridad, facilitación y comercio. Se tratará el rol de las organizaciones internacionales y de las agencias de gobierno en la seguridad de la cadena de suministros. Conoceremos las vulnerabilidades de la seguridad hemisférica, del rol de los empresarios para evitar la contaminación del comercio internacional y de su aporte voluntario de optar por certificaciones de comercio seguro, ya no solo por la amenaza de las drogas, contrabando y piratería. Por ejemplo, en BASC podemos ayudar a evitar que uno de los 70 mil contenedores que ingresan diariamente a este país y que pueda ser embarcado en uno de nuestros puertos contenga un arma de destrucción masiva o una bacteria con la que se asesine a la población civil. Este es el nuevo escenario en que se desenvuelve el comercio internacional.

Mis palabras no buscan el pesimismo ya que para salir adelante debemos gestionar los riesgos y adoptar las acciones del caso. Los optimistas son quienes escriben la historia y en BASC hacemos historia. Como dijo Helen Keller: "Nunca un pesimista descubrió los secretos

de las estrellas, ni navegó hacia un país que no estuviera en un mapa, ni abrió un nuevo cielo al espíritu humano". Ella fue una niña normal hasta los 18 meses de edad, luego por una enfermedad se volvió sorda y ciega, aprendió que las cosas tenían nombre a los 10 años y luego a hablar y se convirtió en la primera persona en obtener una licenciatura universitaria, luego se convirtió en una activista a favor de los minusválidos, abogó por el voto femenino, fue conferencista internacional y finalmente fue condecorada por el presidente de los EE.UU. A ella le decían en su casa que no tratase de aprender, que no tratara de hablar ya que solo obtendría mayores frustraciones. Ella rompió paradigmas.

Nosotros en BASC también rompemos paradigmas

El primer paradigma fue que el comercio seguro le compete solo a los gobiernos. En BASC sin esperas un beneficio hemos forjado bajo los sólidos principios de la responsabilidad social empresarial el programa de comercio seguro del sector privado más grande del mundo. Somos supletorios a la labor de los Estados.

Las Vegas and New York, as well as killing unconverted people and perform genocide acts. We are witnesses of how countries we considered solid, as Iraq, have to disappear and others, as Turkey, mobilize their shielded divisions for protecting their boards. A container contaminated with a destruction weapon can be shipped in America Latina or a commercial plane can be destroyed over a city by remote control. Pope Francisco says that we are waging the third world war by parts.

In this congress we will be listening continuously the words security, facilitation and trade. The role of the international organizations and government agencies on the supply chain security will be treated. We will know vulnerabilities for hemispheric security, of the role of the entrepreneurial for avoiding contamination of international trade and of its voluntary contribution of selecting for secure commerce certifications, not only for drugs

threatens, smuggling and piracy. For example, in BASC we can help avoiding that one of the 70 thousands containers, which daily enter to this country and could be embarked in one of our ports, will have a massive destruction weapon or a bacterium for killing civil population. This is the new scenario where international trade is developed.

My words do not seek pessimism, because to succeed we must manage the risks and adopt the actions of the case. The optimists are those who write the history and in BASC we make history. As Hellen Keller said: "A pessimist never discovered the secrets of the stars, nor sailed to a country which was not on the map, nor open a new sky to human spirit". She was a normal girl until 18 months old, then she turned deaf and blind due to an illness, she learned that things have names at 10 years and then she learned to speak and become the first person in having university degree. After that she became an activist in favor of disabled people, advocate for feminine vote, was an international lecturer and finally was condecorated by the President of the USA. She was told at home not to intend learning and not to intend talking because she would only obtain frustrations. She broke paradigms.

In BASC we also break paradigms

The first paradigm was that secure trade is only up to governments. Without expecting any benefit, in BASC we have built the greater program of secure trade of the private sector in the world, under the solid principles of entrepreneurial social responsibility. We are an extension to States labor.

Nowadays, BASC is only overcome by OEA programs of USA and German governments. In 1997 we were alone, either OEA or ISO 28000 exist. On May 2012, when we subscribed the Cooperation Agreement with CBP, the commissioned at that time, David Aguilar, said: "Is an honor for the greater Customs to subscribe this agreement with the greater private program of secure commerce, because they help us to

Hoy BASC es solo superado por los programas OEA de los gobiernos de EE.UU. y de Alemania. En 1997 estábamos solos, no existía el OEA y tampoco el ISO 28000. En mayo del 2012, cuando suscribimos el Acuerdo de Cooperación con el CBP, el comisionado de aquel entonces, David Aguilar, dijo: "Es un honor para la Aduana más grande del mundo suscribir este acuerdo con el programa privado de comercio seguro más grande del mundo, ya que nos ayudan a que nuestro trabajo sea menos difícil por la cooperación que recibimos de ustedes".


El segundo paradigma fue: Si tienes un conocimiento no lo compartas y no publicites las bondades de tus competidores. Hace dos años tomamos la decisión de no limitarnos a la Norma BASC y acordamos promover otras certificaciones que ayuden a las empresas ser más seguras, íntegras, con mayor calidad, y para ello asumimos el compromiso de certificarlas en los ISOS 28000, 28001 y 9001 y en otras certificaciones que podamos en el futuro considerarlas necesarias.

También decidimos reforzar las capacitaciones a las empresas y las agencias gubernamentales y realizar conferencias de sensibilización en nuestros países sobre las amenazas al comercio y al no consumo de drogas. Los capítulos BASC de Perú, Bogotá, y Guatemala, ya cuentan con auditores ISO y las empresas que requieran de éstas para diferenciarse de otras en base a su competitividad, las tendrán disponibles a un costo muy inferior del mercado. No tememos a la competencia, nos apoyamos en ella para que nuestras empresas puedan ser reconocidas como mejores y más seguras que otras.

El tercer paradigma es que las instituciones policiales y las fuerzas armadas son las que tienen el know how de seguridad. En BASC afirmamos que nuestra relación es con las empresas, aduanas, organismos gubernamentales e internacionales, en este intercambio de conocimientos encontramos que nuestros estándares son de utilidad no solo para las empresas sino también para los gobiernos. Por ejemplo, en

el Ministerio de Gobierno de Guatemala se han alcanzado progresos notables al aplicar nuestra Norma a sus procesos.

En Perú la Marina de Guerra solicitó el apoyo de nuestros estándares para prevenir la contaminación con drogas a las naves que amarren en sus muelles donde se realizan actividades comerciales y han tomado nuestros procedimientos para la seguridad de sus otras instalaciones donde solo amarran unidades de combate. En setiembre pasado en el marco de las operaciones UNITAS el comandante de la nave participante US Coast Guard Cutter Sherman, agradeció al comandante de la base peruana las medidas de seguridad que se le habían brindado, y preguntó de dónde habían obtenido esos procedimientos, a lo que el oficial peruano le respondió: "los aprendimos de BASC".

En BASC el compromiso con nuestras empresas nos obliga a ser cada vez mejores para estar a la altura de los retos que nos corresponde superar. En BASC nos proponemos formular medidas que nos permitan reducir los riesgos. BASC escribe la historia del comercio seguro y en los tiempos estaremos presentes. Por ello nombramos a este VI Congreso "Gobiernos y empresarios trabajando juntos en el camino de la prosperidad global". Este es nuestro reto. 

reduce difficulty in our work due to the cooperation we received from you".


The second paradigm was: If you have knowledge, do not share it and do not published the kindness of your competitors. Two years ago we take the decision of not limiting us to BASC Norms and we agreed to promote other certification that will help companies to be more secure, integral, to increase their quality and for that we assumed the commitment of certifying them on the ISOS 28000, 28001 and 9001 and in other certification that we can consider necessary in the future.

We also decided to reinforce trainings to companies and governmental agencies and perform aware conferences in our countries about threaten to commerce and non-consumption of drugs. BASC chap-

ter from Peru, Bogota and Guatemala already have ISO auditors and the companies that will need them in order to differentiate itself from others based on its competitiveness, will have them below-market cost. We are not afraid of competitiveness, we rest on it so our companies can be recognized as better and more secure than others.

The third paradigm is that police institutions and armies are the ones that have the security know how. In BASC we affirm that our relation is with companies, customs, governmental and international organisms, in this exchange of knowledge we find that our standards are useful not only for the companies but also for governments. For example, on the Ministry of Interior of Guatemala important progresses have been reached when applying our Norm to its processes.

In Peru, the Navy requested the support of our standards for preventing the contamination with drugs of ships tied on its docks, where commercial activities are performed and have taken our processes for security of their other premises where they only tie fighting units. In last September, on the framework of UNITAS operation, the captain of the participant ship, US Coast Guard Cutter Sherman, thanked the Peruvian commander for the security measures provided, and asked were they have obtained those procedures, to which the Peruvian official answer: "we learned them from BASC".

In BASC, the commitment with our companies obliges us to be better in order to be up to the level of the challenges we have to afford. In BASC, we suggest measures that allow us reduce risks. BASC describes the history of secure commerce and we will be present. For that reason we named this VI Congress "Governments and entrepreneurial working together on the road to global prosperity". This is our challenge. 

Muchas gracias / Thank you very much

Raúl Saldías, Presidente del Consejo Directivo de WBO / *President of WBO Directive Council*



Retos del sector público y privado en el mantenimiento de la competitividad, seguridad y responsabilidad social corporativa.

CHALLENGES OF PUBLIC AND PRIVATE SECTOR ON THE MAINTENANCE OF COMPETITIVENESS, SECURITY AND SOCIAL-CORPORATIVE RESPONSIBILITY

John Halinski,
Asesor Senior de CCG
y Administrador
Adjunto retirado de
TSA / Senior Advisor
of Command
Consulting Group
(CCG) and Deputy
Administrator at the
Transportation
Security
Administration (TSA).

En las actuales circunstancias la cooperación internacional sobre seguridad en el transporte enfrenta un desafío a enfrentar y un compromiso para mejorar las asociaciones que promuevan la seguridad y el comercio.

En este marco, una importante iniciativa de la OACI (Organización de la Aviación Civil Internacional o International Civil Aviation Organization – ICAO, en inglés) para fortalecer las bases de la seguridad en la aviación, se centra en la promoción de prácticas de seguridad de la cadena de suministro internacional de carga aérea entre sus Estados miembros.

Este esfuerzo se enfoca en la definición de cargas de alto riesgo y el establecimiento de medidas de mitigación apropiadas,

con expedidores o transportistas conocidos y, regulando las normas de seguridad del agente. Los programas acreditados de seguridad básica existentes en muchos Estados miembros de la OACI son ampliamente aceptados, aunque hay un amplio margen de crecimiento para ampliar y fortalecer estas iniciativas en la región.

Nowadays, the international cooperation over security on transportation faces a challenge and a commitment for improving the associations that promote security and commerce.

In this framework, an important initiative of ICAO (International Civil Aviation Organization) is centered on the promotion of security practices of the international supply chain of air cargo, for strengthening aviation security basis among its State members

This effort is focused on the definition of high-risk cargos and the establishment of appropriate mitigation measures, with shippers or known transporters and, regulating the official security norms. The certified programs of basic security existent on many States members of OACI are widely accepted, although there is a great growing margin for extending and strengthening these initiatives on the region.

In case of the United States and over the base of my experience, the efforts of Transportation Security Administration (TSA) or the

Agency for Security of American Transportation are directly aligned with the National Strategy for Supply Chain Security.

Developed on a narrow coordination with the parties interested of the industry, these efforts converge on a coherent and consistent message from public and private American sector for improving security and commerce facilitation.

With this purpose, TSA works for recognizing the National Cargo Security Programs (NCSP) in the entire world in order to strength internationally the regime of cargo security.

This effort allows operators to accept the non-intrusive revision of cargo for ensuring all the supply chain, reducing the requesting of new revision on the ship points, limiting delays and facilitating significantly commerce.

As part of the national security policy of USA, TSA is in permanent coordination with countries and regions of the world in order to progress on the insurance of supply chain.

Thus, for example, maintains an advanced process with Japan and Korea for identifying possible roads of harmonization of its security systems, just as they are opening roads bilaterally with China for evaluating its systems supply of the security of the supply chain and promote solutions for increasing security and allow facilitation of international trade.

En el caso de los Estados Unidos y sobre la base de mi experiencia los esfuerzos de la TSA (Transportation Security Administration) o Agencia para la Seguridad del Transporte de los Estados Unidos, están directamente alineados con la Estrategia Nacional para la Seguridad de la Cadena de Suministro (National Strategy for Supply Chain Security).

Desarrollado en estrecha coordinación con las partes interesadas de la industria, estos esfuerzos convergen en un mensaje coherente y consistente desde los sectores público y privado estadounidenses para mejorar la seguridad y la facilitación del comercio.

Con esta finalidad, la TSA trabaja para reconocer los Programas Nacionales de Seguridad de la Carga (National Cargo Security Programs – NCSP) en todo el mundo a fin de fortalecer internacionalmente los regímenes de seguridad de carga.


Este esfuerzo permite a los operadores aceptar la revisión no intrusiva de la carga para garantizar toda la cadena de suministro, disminuyendo así los requisitos de nuevas revisiones en los puntos de embarque, limitando los retrasos, y facilitando significativamente el comercio.

Como parte de la política de seguridad nacional de EE.UU., la TSA se encuentra en coordinación permanente con países y regiones del mundo para avanzar en el aseguramiento de la cadena de suministro.

Así, por ejemplo, mantiene un proceso avanzado con Japón y Corea para identificar caminos de armonización posibles de sus sistemas de seguridad, así como están abriendo caminos con China bilateralmente para evaluar su oferta de sistemas de seguridad de la cadena logística y promover soluciones para aumentar la seguridad y permitir la facilitación del comercio internacional.

En este escenario, para avanzar en el reconocimiento de los NCSP's,

la TSA está trabajando en el desarrollo de estándares de tecnologías de base para definir cargas de alto riesgo y métodos de mitigación apropiadas. La TSA también espera aprovechar las fuerzas de China, Corea y Japón a través de la región de Asia Pacífico para armonizar la capacitación, mejorar la capacidad y el alcance a los países en desarrollo. Para ello utiliza foros multilaterales tales como APEC y la OACI.

Gracias por la oportunidad de compartir con ustedes para hablar sobre la seguridad en el transporte internacional, los desafíos que enfrentan los gobiernos y las empresas, y conocer mejor las áreas de mejora de las relaciones que hagan posible promover el flujo libre y seguro de los viajeros y el comercio. 

On this scenario, in order to progress on the recognition of NCSPs, TSA is working on the development of standards of basic technologies for defining high-risk cargo and appropriate mitigation methods. TSA also expects to make use of China, Korea and Japan forces through Pacific-Asia region for harmonizing training, improve capacity and the scope to developing countries. So, uses multilateral forum as APEC and OACI.

Thanks for the opportunity of sharing with you about international transportation security, the challenges the governments and companies are faced to and know better the improvement areas of relations that make possible the promotion of free and secure flow of travelers and commerce. 



SEALERS
Fabricantes de
PRECINTOS DE
SEGURIDAD

**FABRICANTES Y EXPORTADORES
DE PRECINTOS DE SEGURIDAD**
Somos Líderes en el mercado

**Protegemos su inversión
maximizando la seguridad.**
Brindamos CAPACITACIONES y AUDITORIAS de seguridad para nuestros clientes.

ISO 17712
BASC
@peru

Calle Rene Descartes N°155 Sta. Raquel, Ate - Lima - Perú
Central Telf.: (511) 713 - 8800 Fax: (511) 718 - 4131
e-mail: ventas@sealers.com.pe / comercial@sealers.com.pe
www.sealers.com.pe



Seguridad fronteriza, trabajando en ambos lados de la frontera

BORDER SECURITY, WORKING ALONG BOTH SIDES OF THE BORDER

Martin Rojas, Vicepresidente de Operaciones y Seguridad de ATA. Consultor en Transporte Terrestre de IRU / Vice President of Operations and Security of American Trucking Association (ATA). Senior Road Transport Consultant, International Road Transport Union (IRU).

La Asociación Estadounidense de Camioneros (American Trucking Associations – ATA) es la mayor asociación comercial de la industria del transporte en Estados Unidos. Creado en 1933, la ATA es una federación de 50 organizaciones estatales de transporte por carretera afiliadas (conferencias, consejos y empresas individuales), lo que lo convierte en la voz de esta industria por su protagonismo en el movimiento de carga en el país norteamericano.

Esta entidad, además de representar a la industria del transporte por carretera para influir en las políticas beneficiosas para la industria; promueve la seguridad en las carreteras, mejora la imagen de la industria, la eficiencia y la competitividad, y educa al público sobre el papel crítico que juegan los camiones en la economía. Asimismo, investiga cuestiones importantes de la industria a la vez que lucha por un ambiente de negocios sano.

En el campo de la seguridad, uno de los concejos que integra la ATA (tiene cuatro) es el de Seguridad de la Cadena de Suministro y Prevención de Pérdidas (Supply Chain Security & Loss Prevention Council). En este tema trabaja para asegurar que las agencias del gobierno establezcan un enfoque basado en el riesgo, el diseño y la implementación de los requisitos de seguridad de la carretera y de autotransporte.

Su objetivo principal es consolidar, armonizar y mejorar la coordinación entre los múltiples requisitos de seguridad para que los conductores profesionales no estén obligados a someterse y pagar por múltiples verificaciones de antecedentes, y las empresas no tengan que desarrollar múltiples planes de seguridad y los requisi-

The American Trucking Association (ATA) is the largest commercial association in the United States. Founded in 1933, the ATA is a federation made up of 50 state trucking organizations and in turn has a number of affiliated organizations (conferences, councils and individual companies). It holds a prominent role in the industry to government entities in the USA.

Apart from being a representative of the road transport industry, the ATA has a major say when it comes to the enactment of policies beneficial to the trucking industry; promotes highway safety, improves the industry's image, efficiency and competitive spirit, and serves to raise public awareness

about the critical role the trucking industry has in the economy. As well, it analyzes important matters that pertain to this industry and strives to achieve a healthy business environment.

In security matters, the ATA has four councils one of which is the Supply Chain Security and Loss Prevention Council. The ATA closely works with governmental agencies to establish a risk based approach, the design and implementations of highway and transportation safety requirements.

Its main objective is to consolidate, harmonize and improve the coordination between various security requirements so that professional drivers are not subject to multiple background checks and the costs these represent; and that companies are not obliged to develop and implement multiple security plans in cases where certain type of cargo is involved, and the transport of same in high risk areas.

The ATA has developed cargo theft policies and implemented work programs with federal, state and local entities to reduce criminal activity establish adequate information mechanisms and increase penalties for these involved in this illicit activity.

Priorities for the U.S. borders

In 2013, the approximate value of land border trade between the U.S. and Canada amounted to \$350 billion and Mexico represented a similar figure. The ATA con-

tos de formación en el transporte de determinados tipos de carga o que operan en entornos de alto riesgo.

La ATA ha desarrollado políticas y programas de trabajo en el robo de carga con los organismos encargados de hacer cumplir la ley a niveles federal, estatal y local, con la finalidad de reducir la actividad criminal, establecer mecanismos adecuados de información y aumentar las penas de los individuos involucrados en esta actividad ilícita.

Prioridades para las fronteras estadounidenses

En el 2013 el valor del comercio transfronterizo terrestre entre Estados Unidos y Canadá fue de aproximadamente 350 mil millones de dólares y con México una cifra similar. La ATA considera que este enorme nivel de flujo de mercancías amerita contar con una política de prioridades respecto a las fronteras físicas entre los tres países.

En primer lugar considera que debería establecerse el Mutuo Reconocimiento y la consolidación de los programas de seguridad de la cadena de suministro de los tres países: C-TPAT (Customs – Trade Partnership Against Terrorism), PIP (Partners in Protection, Programa de Seguridad de Canadá), y NEEC (Nuevo Esquema de Empresas Certificadas de México).

La propuesta es que los participantes en uno de los programas citados deben ser reconocidos por el otro programa correspondiente. También que es necesario establecer un solo programa de aplicación o ejecución de una única política de seguridad en las fronteras. Este programa debería ser el FAST (Free and Secure Trade), programa de pase libre para cargamentos de bajo riesgo que ingresan a EE.UU. procedentes de Canadá y México.

Otra propuesta de la ATA es la armonización y coordinación de

las aduanas estadounidenses con la finalidad de realizar un solo proceso automatizado, satisfacer las necesidades de las múltiples agencias en los tres países, y no necesitar de un sistema de datos de salida sino compartir la información.

Asimismo, la organización propone establecer un real prepermiso de pase libre y no una pre-revisión de los camiones. Esto es posible si toda la información es enviada antes del arribo del conductor, del camión y la carga. También el análisis de riesgo realizado por el CBP (Aduanas de EE.UU.) debe ser antes de la llegada con lo cual los camiones no pararían en la frontera. De esta manera el cruce en las fronteras sería altamente seguro, eficiente y automatizado.

El convenio TIR

El convenio TIR (Transporte International Routier en francés o Transporte Internacional por Carretera) es una comprobada eficiente herramienta de facilitación para el transporte internacional terrestre que permite una conexión intermodal con el ferrocarril y la vía marítima.

El primer Convenio TIR se firmó en 1949 para acelerar la reconstrucción de Europa tras la guerra. Este condujo a la adopción de un Convenio TIR en 1959, bajo los auspicios de las Naciones

considera that this enormous flow of goods requires sound policy priorities along the physical borders between the three countries.

In first place, Mutual Recognition and the consolidation of the following supply chain security programs of the previously cited countries must be undertaken: C-TPAT (Customs – Trade Partnership Against Terrorism), PIP (Partners in Protection), and NEEC (New Scheme of Certified Companies in Mexico).

The proposal aims at having the participants of the aforementioned programs be recognized

by the other corresponding program. Beyond the mutual recognition in North America should establish a single application program or execution of a single policy of border security. This program should be the FAST (Free and Secure Trade). The FAST program will allow the free entry of non-dangerous goods originating from Canada and Mexico and incorporates the above three national programs.

Another proposal of the ATA is the harmonization and coordination of US customs in order to make a single automated process, meeting the needs of multiple agencies in the three countries, through a single system of regional data to share information and import and export data.

The organization also plans to establish processes border where trucks FAST members do not have to stop for inspection systems considering risk analysis, safety and verification. This is possible since all the information about the driver, the truck and the load is sent to be analyzed before the truck arrives at the border. As a result, the trucks would not stop at the border after a thorough risk analysis and thus border crossing would be highly secure, efficient and automated.

The TIR agreement

The TIR agreement (Transporte International Routier in French) International Road Transport (IRT) is a proven efficient facilitation method for the international transport of goods by land which allows intermodal connections by rail or by seaway.

In 1949, the first IRT agreement was signed to accelerate the reconstruction of Europe after World War II. This in turn, lead to the adoption of a IRT agreement in 1959 under the auspices of the United Nations. In 1975 the agreement was further extended to include multimodal transport operations.

Unidas (ONU) el cual se amplió en 1975 a las operaciones de transporte multimodal.


En su evolución ha demostrado su capacidad de adaptarse de forma flexible a un entorno económico y geopolítico en constante cambio lo cual ha hecho que el TIR sea uno de los instrumentos multilaterales más eficaces en la actualidad en el campo de la seguridad y la facilitación del transporte y de los intercambios internacionales. Actualmente el Convenio TIR cuenta con 68 partes contratantes. El Perú está en el grupo de países interesados en firmar el convenio.

Desde hace más de 60 años, el TIR facilita y asegura los intercambios y el transporte internacional por carretera. Gracias a él, los vehículos y contenedores de carga con precintos aduaneros pue-

den transitar por los países sin ser controlados en las fronteras de los países contratantes. Esto en virtud de que racionaliza los procedimientos de paso de fronteras y fomenta el cumplimiento de las formalidades aduaneras a la salida y a la llegada más no en cada frontera. También garantiza el pago de las tasas y los derechos aduaneros, acelera los intercambios internacionales y reduce los costos, así como utiliza herramientas online gratuitas para la pre-declaración y la gestión del riesgo. 

During its evolution IRT has proven its adaptability in an ever changing economic and geopolitical environment making the IRT one of the most efficient multilateral tools in the areas of security, transport facilitation and international trade. At present the IRT agreement has 65 mem-

ber countries. Peru is among the countries interested in signing agreement.

For over 60 years, IRT facilitates and secures trade and international road transport. As a result, vehicles and containers with fixed customs seals can transit unhindered through member countries without the need customs controls. This is possible because IRT rationalizes the customs procedures that need to be taken at border crossings and promotes compliance of customs formalities at the points of departure and arrival but not at every border crossing. It also guarantees the payment of fees and customs duties, accelerates international trade, reduces costs and makes use of free on-line tools for pre-declaration and risk management procedures. 



(054) 38 38 80
Cel. 959 95 1262 • Rpm: #390005
Rpc: 958 790328

Of. Principal:
Av. Olímpica 206 • IV Centenario
Cercado - Arequipa

Sucursales:
Lima - Moquegua Tacna - Puno - Cusco - Ica
Ancash - Ayacucho - Piura - Madre de Dios

www.pvpsa.com
pvpsa@pvpsa.com



**Peruana de Vigilancia
y Protección S.A.**

Expertos en seguridad privada





Colaboración del sector público Defensa en la confrontación de las vulnerabilidades de la seguridad hemisférica.

PUBLIC PARTNERSHIP

DEFENSE IN THE CONFRONTATION OF VULNERABILITIES OF HEMISPHERIC SECURITY

**Sabrina Medeiros y
Roberto Pereyra Bordon
PhD, Facultad Economía de
la Defensa, Departamento
de Estudios, Colegio In-
teramericano de Defensa
/ Department of Studies
Inter-American Defense
College (IADC) Fort McNair
Washington, D.C.**

El Colegio Interamericano de Defensa – CID (Inter American Defense College – IADC) está ubicado en el Fuerte Lesley J. McNair de Washington, Estados Unidos, y se inauguró oficialmente en octubre de 1962 cuando el entonces Secretario de Estado estadounidense, Dean Rusk, entregó el edificio y los muebles interiores en nombre del Gobierno.

El CID es un instituto internacional de educación que depende y recibe el financiamiento de la Organización de Estados Americanos (OEA) y de la Junta Interamericana de Defensa. El CID es una institución singular en el Hemisferio Occidental en el sentido de que tanto los docentes como los cursantes están compuestos por personas de diferentes nacionalidades. Esta participación internacional ofrece una oportunidad de intercambiar ideas además de crear una base sólida para fomentar un mejor entendimiento del sistema interamericano, siendo su Misión “Preparar y fortalecer las competencias de Oficiales de las FFAA, Policía y

funcionarios civiles de los países miembros y países observadores de la OEA, para asumir puestos estratégicos de alto nivel en sus gobiernos, a través de un programa de altos estudios de defensa, seguridad y otros temas relacionados con el hemisferio”.

Cada país miembro de la OEA puede presentar candidatos para ser aspirantes en el CID. Desde su inicio, más de 2.600 cursantes de 24 países se han graduado del Colegio, siendo su preparación adecuada y de un alto nivel; como ejemplo de dicha calidad en la formación han egresado 3 Presidentes de Estado, (Michelle Bachelet , Chile; Otto Pérez Molina, Guatemala y Lucio Gutiérrez, Ecuador). También ha habido 31 Ministros de Estado y casi 800 Oficiales Generales y Almirantes y equivalentes.

Actualmente el CID mediante mejoras implementadas, otorga

The Inter-American Defense College (IADC) is located on the Fort Lesley J. McNair, Washington, United States, and was officially inaugurated on October, 1962 when the then American Secretary, Dean Rusk, handed over the building and interior furniture on behalf of the Government.

IADC is an international institute of education that depends and receives funding from the Organization of American States (OEA) and from the Inter-American Defense Board. IADC is a singular institution on the Occidental Hemisphere; it means that both tea-

chers and students are individuals of different nationalities. This international participation offers an opportunity for exchanging ideas and creates a solid foundation for encouraging a better understanding of the Inter-American System, being its mission to prepare and strengthen the powers of officers of the Armed Forces, police and civil servants of member states and observer countries of the OEA countries to assume senior strategic positions in their governments , through a program of higher defense studies , security and other related issues hemisphere .

Each country member of the OEA can present candidates for CID. From its beginning, more than 2.600 students from 24 countries have graduated from College, with proper preparation and a high level; as an example of the quality of training have been graduated three Presidents of State, (Michelle Bachelet, Chile; Otto Perez Molina, Guatemala and Lucio Gutierrez, Ecuador). There have also been 31 ministers and nearly 800 generals and admirals and equivalent officers.

Currently the CID by improvements implemented, awards a Master of Science in Defense and Inter-American Security.

Security

Entering directly into the subject, we can say that when we try to define Security, we refer to a condition of safe, free of risks, dangers, threats and damage. It is important to recognize that this concept has associated two com-

un Master en Ciencias en Defensa y Seguridad Interamericana.

Seguridad

Entrando directamente en el tema, podemos decir que cuando tratamos de definir Seguridad, nos referimos a una condición de seguro, libre de riesgos, peligros, amenazas y daños. Es importante reconocer que este concepto tiene asociados dos componentes que nos llegan mediante el conocimiento, entonces podemos captar la existencia de los dos mundos: el mundo sensible (conocido a través de los sentidos) y el mundo inteligible (sólo alcanzable mediante la razón). De esta manera la seguridad es interdependiente ya que está afectada por la realidad y la percepción. Es por ello que ocurre a diario que ciertas autoridades en seguridad indican que sus números están de acuerdo a la media internacional, pero la percepción de la gente, aspecto también medible indica otra cosa, la percepción de inseguridad es el elemento a atender ya que es el que afecta a los ciudadanos en su vida cotidiana.

Pensando en qué cosas debemos visualizar cuando hablamos de Seguridad como elementos concretos, debemos referir a un elemento que se denomina agente hostil, que representa el medio a través del cual la seguridad se ve alterada, después los bienes o intereses a proteger, que no requieren especial interpretación y el grado de cobertura a alcanzar, en este sentido debemos tener en cuenta que normalmente ocurrirá que será muy difícil, complejo y costoso brindar una Seguridad de un cien por ciento a un determinado bien, por ende podremos llegar a dar una seguridad posible, que devendrá de nuestras posibilidades y capacidades. Es aquí que entre esta Seguridad Total y esa Seguridad Posible aparece un Gap, esa diferencia se constituye en un riesgo.

El término Seguridad ha evolucionado y se le han asociado a él distintas palabras que dan origen a diversas acepciones, por ejemplo Seguridad Humana, Seguridad

Ciudadana, etc. En tal sentido y de acuerdo a la Declaración de Quebec (Tercera Cumbre de las Américas, Quebec, Canadá, 2001), donde el tema central fue la corrupción, se reconoció la necesidad de mejorar las condiciones de seguridad humana en el Hemisferio, una vía para lograr cumplir objetivos es el fortalecimiento de la confianza mutua y la lucha contra el terrorismo. Además, se consideró muy importante la transparencia y buena gestión gubernamental y la independencia del poder judicial.

Sumado a ello, más adelante, en el marco de nuestro Hemisferio durante la Conferencia especial sobre seguridad de México, en octubre del 2003, se trajo a la luz la Seguridad Multidimensional, refiriéndose con ella a que "Las amenazas, preocupaciones y otros desafíos a la seguridad en el Hemisferio son de naturaleza diversa y alcance multidimensional y el concepto y los enfoques tradicionales deben ampliarse para abarcar amenazas nuevas y no tradicionales, que incluyen aspectos políticos, económicos, sociales, de salud y ambientales...".

Las amenazas

La economía ilícita es sumamente lucrativa y organizada. Se trata de una relación inversamen-

ponentes that come to us through knowledge, and then we can grasp the existence of two worlds: the sensible world (known through the senses) and the intelligible world (achievable only through reason). Thus security is interdependent as it is affected by reality and perception. That is why it happens every day that certain security authorities indicate that their numbers are according to international media, but the perception of people, look also measurable indicates otherwise, the perception of insecurity is the element to meet as it is which affects citizens in their daily lives.

Wondering what things we visualize when we talk about security as concrete elements, we must refer to an element called hostile agent, representing the means by

which security is altered, then the property or interests to protect, not requiring special performance and the degree of coverage achieved in this regard we note that normally happen to be very difficult, complex and costly to provide a security of a hundred percent to a particular good, hence can come to give a possible security, who became our means and capabilities. It is here that between the Total Safety and Security Possible a Gap appears, that difference becomes a risk.

The term security has evolved and will have associated with it different words that give rise to different meanings, e.g. Human Security, Safety, etc. In this regard and in accordance with the Declaration of Quebec (Third Summit of the Americas, Quebec, Canada, 2001), where the focus was corruption, recognized the need to improve the conditions for human security in the Hemisphere, a path to achieve compliance objectives is to strengthen mutual trust and the fight against terrorism. In addition, government transparency and good governance and independence of the judiciary were considered very important.

Added to that, later, as part of our hemisphere during the Special Conference on Security of Mexico, in October 2003, brought to light Multidimensional Security, referring to her that "threats, concerns, and other challenges security in the Hemisphere are diverse in nature and multidimensional scope and concept and traditional approaches must be expanded to encompass new and nontraditional threats, which include political, economic, social, health and environmental aspects ...".

Threatens

The illicit economy is highly profitable and organized. This is an inverse relationship: the higher the field of illicit goods economy, the lower the security sphere, as also applies to institutional, financial and infrastructure on growth stimuli. There are two interesting factors here that stand on the issue that are not widely visible. The first relates to the way

te proporcional: cuanto mayor el campo de la economía de productos ilícitos, menor la esfera de seguridad, como también se aplica a los estímulos institucionales, financieros y de infraestructura en relación al crecimiento. Existen aquí dos factores interesantes que se destacan en cuanto al tema que no son ampliamente visibles. El primero se relaciona con la manera en que la economía ilícita retira del mercado recursos que estarían disponibles en una economía normal, fundamentalmente en relación a los costos del estado y la consecuente falta de recaudación que también afecta directamente los recursos disponibles para la seguridad y defensa. El segundo factor se relaciona con cuánto la seguridad y defensa proporcionan a la sociedad en términos de inversiones y, en este caso, en un estado de institucionalidad avanzada y desarrollo considerable o sea en función de los vacíos institucionales que los estados menos desarrollados enfrentan, las inversiones en seguridad y defensa pueden ser fundamentales para la salud de una economía que termina dependiendo de esas inversiones.

Las instituciones financieras, de desarrollo y los regímenes regionales e internacionales de variadas especies intentan observar el sistema de productos ilícitos y mapear sus impactos en la economía y en el desarrollo – como en el caso del Foro de la OCDE de Alto Nivel sobre Riesgos y del Foro Económico Mundial (WEF) . El intento es de crear foros permanentes de cooperación – técnica, analítica y de bases de datos – entre organizaciones internacionales e instituciones nacionales independientemente de que sean privadas o públicas. El lugar que ocupan estos foros es cada vez más relevante porque no existe un punto focal de gobernabilidad ideal entre los agentes de este sistema de distintas categorías y con la institucionalidad variada.

Por lo tanto, la matriz de desarrollo de las Américas cuenta con un número importante de variables, en los cuales los principios de la diplomacia clásica,

la diplomacia corporativa y la para-diplomacia son factores determinantes. Si la seguridad es un factor primario para vivir en una sociedad, la necesidad de defensa tiene como imperativo en la región enfrentar la posibilidad de un combate u ocupación militar de las fronteras por terceras partes, o el uso de la frontera como un espacio del transporte y la internacionalidad de productos ilícitos manejados por las mismas. La defensa y seguridad se manifiestan igualmente como factores necesarios para el proyecto de desarrollo y crecimiento de un Estado porque garantizan la salud de las relaciones económicas y forman parte de las mismas como sector productivo.

Siendo así, no es posible entender por completo la importancia de la seguridad y defensa sin destacar el nivel de colaboración que mantienen con el mismo sistema productivo, cuya cadena comienza con la estabilidad pero también depende de la cantidad de recursos destinados. Por esta razón el volumen de recursos destinados debe ser tan estable como las asociaciones que garantizan la eficiencia de estas inversiones. Como no se basan en un estado de seguridad estas inversiones irán a componer la cadena productiva.

the illicit economy Recalls resources that would be available in a normal economy, mainly in relation to the costs of the state and the consequent lack of revenue that also directly affects the resources available for security and defense. The second factor relates to how the security and defense provided to society in terms of investments and in this case, in a state of advanced institutions and considerable development that is based on the institutional gaps that less developed states face the investments in security and defense may be critical to the health of an economy that ends depending on those investments.

Financial institutions, development and regional and international regimes of various species attempt to observe the system of illicit goods and map their impacts

on the economy and development - as in the case of the OECD Forum High Level Risk and World Economic Forum (WEF). The intent is to create permanent cooperation forums - technical, analytical and databases - among international and national institutions whether they are private or public. The place these forums are increasingly relevant because there is no ideal focal point between the agents of this system of different levels and with varied institutional governance.

Therefore, the matrix of development in the Americas has a significant number of variables, in which the principles of classical diplomacy, corporate diplomacy and para-diplomacy are determining factors. If security is a primary factor to live in a society, the needs for defense is as imperative in the region face the possibility of a combat or military occupation of the border by third parties, or use the border as a space transportation and internationality of illicit products handled by them. The defense and security is also manifested as factors necessary for project development and growth of a State guarantee health because of economic relations and are part of the same as a productive sector.

Thus, it is not possible to fully understand the importance of security and defense highlight the level of collaboration that the same production system, whose string starts with stability but also depends on the amount of resources. Therefore the volume of resources allocated should be as stable as partnerships that guarantee the efficiency of these investments. As not based on a state of security these investments will compose the supply chain.

The composition of this atmosphere of agents where there are national and international regulatory requirements is also responsible for the consequences generated in other sectors that depend on this area to prosper. They are part of system security and defense, while interrelated factors, according to our hypothesis:

- Investments in Public Safety - police forces.

La composición de este ambiente de agentes en donde hay imperativos regulatorios nacionales e internacionales también es responsable por las consecuencias generadas en otros sectores que dependen de este ámbito para prosperar. Son parte del sistema de seguridad y defensa, y al mismo tiempo factores interrelacionados, según nuestra hipótesis:

- Inversiones en Seguridad Pública – fuerzas policiales.
- Empresas de Seguridad Privada – preparación, entrenamiento, marco legal.
- Industrias de Seguridad y Defensa – material no letal; material letal, fabricación y flujo de armas.
- Inversiones en las Fuerzas Armadas – en patrullas, servicios de inteligencia, vigilancia de fronteras.
- Acuerdos Internacionales.
- Marcos legal nacional y las instituciones correspondientes.
- Instituciones Intraestatales y de para-diplomacia.
- Empresas y sectores privados dependientes directos de estas inversiones.

Desarrollo

Este complejo carece de la coordinación necesaria para que la eficiencia económica sea alcanzada y establecida en el largo plazo. Cuanto mayor el nivel de institucionalización de este complejo de agentes, mayor la posibilidad de que estas relaciones generen mejores resultados comparado con situaciones en donde los mismos agentes actúan de forma independiente. Por lo tanto, ocho elementos conforman el ambiente compuesto por varios agentes y no son factores productivos, es decir, el capital físico, financiero, recursos humanos o recursos naturales. No obstante, son ele-

mentos determinantes para el buen funcionamiento de muchos más sectores que el propio o el de sus agentes. Esto forma parte del escenario macroeconómico y del cuadro legal en que operan las empresas y los demás sectores productivos, y estos elementos constituyen un componente adicional que se suma a las otras condiciones ambientales que intervienen en el sistema productivo privado, como la oferta, la demanda y los recursos disponibles.

El dilema está justamente en cómo lograr eficacia en la garantía de un ambiente de mayor seguridad sin que la inseguridad sea un determinante y evitar que estos costos sean exponenciales y transferidos a los demás sectores de la economía, como suele ocurrir naturalmente. En este caso, las inversiones en defensa o seguridad deben ser parte del entendimiento que propician la estabilidad y también contribuyen a la formación de sistemas productivos paralelos. Esto nos lleva al factor de desarrollo. El desarrollo sostenible, según el Informe de la Comisión Brundtland (1987) de las Naciones Unidas, abarca un concepto de desarrollo amplio, en que se prevé una serie

- Private Security Companies - preparation, training, legal framework.
- Security and Defense Industries - non-lethal material; lethal materials, manufacturing and flow of weapons.
- Investments in the Armed Forces - patrols, intelligence, border surveillance.
- International Agreements.
- National legal frameworks and relevant institutions.
- Intrastate and para-diplomacy institutions.
- Companies and private sectors directly dependent on these investments.

Development

This complex lacks necessary coordination for economic efficiency is reached and settled in the long term. The higher the level of institutionalization of these complex agents, the greater the possibility that these relationships generate better results compared to situations where the same agents act independently. Therefore, eight elements make up the atmosphere composed of several agents and are not productive factors, i.e. the physical, financial, human resources or natural resources. However, are crucial elements for the proper functioning of many more sectors than himself or his agents. This is part of the macroeconomic scenario and the legal framework in which businesses and other productive sectors operate, and these constitute an additional component that adds to other environmental conditions involved in the private productive system, such as supply, demand and available resources.

The dilemma is precisely how to achieve effectiveness in ensuring an atmosphere of greater security without insecurity is a determining and prevent these costs are exponential and transferred to other sectors of the economy, as often happens naturally. In this case, investments in defense or security should be part of the understanding that foster stability and also contribute to the formation of parallel production systems. This leads to the development factor. Sustainable development, according to the Brundtland Commission Report (1987) of the United Nations encompasses a broad concept of development, which foresees a series of actions necessary for development to ensure that no damage affecting the future generation submitted that even ensure space for industrial development of countries industrialization.

This complex and systemic vision includes good management of natural resources such as water, industrialization, innovation, use of renewable energy, and conservation measures and pre-

de acciones necesarias para el desarrollo que garantizan que no se presenten perjuicios que afecten la futura generación, que inclusive garantizan el espacio para el desarrollo industrial de países en procesos de industrialización.

Esta visión compleja y sistémica incluye la buena gestión de los recursos naturales como el agua, la industrialización, la innovación, el uso de fuentes de energía renovable, además de las medidas de conservación y prevención de los futuros daños naturales y materiales que contemplan los procesos y productos finales. En este ámbito, el concepto de agrupaciones económicas o el desarrollo de las agrupaciones pueden identificar el espacio necesario para establecer la matriz de colaboración que sintetice un ambiente económico seguro y saludable.

No obstante el concepto de cluster development (también se puede usar como sustituto formación de agrupaciones económicas) está relacionado con un espacio limitado a una comunidad o región, la idea de un complejo que involucra servicios y unidades de producción coordinadas relacionado con el complejo que involucra a la seguridad y defensa, en cuanto a política y al sector económico. De esta forma, la buena salud de las relaciones productivas depende del ajuste entre diferentes agentes e institucionalidades, como fue demostrado con la detección de por lo menos ocho actores/elementos substanciales que permeaban el complejo de seguridad y defensa.

En este contexto, observamos un aumento apreciable en las inversiones en el componente de relaciones institucionales de los agentes privados, que también expresa la necesidad de profesionalización del área, principalmente, dada la complejidad de las acciones cooperativas en el mundo corporativo de hoy. La economía internacional es cada vez más dependiente de los territorios loca-

les y las acciones de los agentes múltiples tienen aún mayores repercusiones. Para efectos de seguridad y defensa, sin embargo, las inversiones provienen principalmente de los estados, la creación de foros interinstitucionales contribuyen a la construcción de un sistema más eficiente, en que los diversos actores son partícipes.

Conclusiones

Las acciones de la diplomacia clásica aún son necesarias, con todo, y en esta esfera también se observa una inclinación hacia los grandes temas y desafíos multidimensionales que componen el ámbito de instituciones de subsidios y de financiamiento de proyectos de desarrollo hasta las reuniones y foros ministeriales, que también enfatizan la creación de protocolos, acuerdos de cooperación técnica y la creación de bancos de información.

Los proyectos colaborativos entre actores para-diplomáticos, domésticos, regionales y privados revitalizan el espacio de seguridad, porque también forman parte de las relaciones económicas como componente y como movilizador. El componente de defensa, como parte estratégica del Estado, se reconfigura y gana contornos que renuevan la idea de que la seguridad y defensa en su conjunto componen las bases de las necesidades fundamentales humanas y son una parte esencial de la productividad de las relaciones económicas. ■

vention of future natural and material damages that include processes and final products. In this context, the concept of economic groupings or clusters development may identify the need to establish collaboration matrix summarizing a safe and healthy economic environment space.

However the concept of cluster development (can also be used as a substitute formation of economic groupings) is related to a limited space a community or region, the idea of a complex

involving services and production units coordinated related complex involving security and defense, in political and economic sector. Thus, good health depends on the setting productive relationships between different actors and institutional frameworks, as was demonstrated by the detection of at least eight actors / substantial elements that permeated the complex security and defense.

In this context, we observed a significant increase in investments in the component of institutional relations of private agents, which also expresses the need to professionalize the area, mainly due to the complexity of cooperative actions in the corporate world today. The international economy is increasingly dependent on local territories and actions of multiple agents have even greater impact. For purposes of security and defense, however, investments are mainly from the states, creating interagency forums contribute to building a more efficient system, in which the various actors are participants.

Conclusions

Actions of classical diplomacy are still needed, however, and in this area an inclination towards the big issues and multidimensional challenges that make up the field of institutions of subsidies and financing of development projects to ministerial meetings and forums were also observed which also emphasize the creation of protocols, technical cooperation agreements and the creation of data banks.

Collaborative projects between actor's para- diplomatic, domestic, regional and private revitalize the area of security, because they are also part of economic relations as a component and as a mobilizer. The components of defense, as a strategic part of the state, is reconfigured and earn contours renewing the idea that security and defense as a whole make up the foundations of human basic needs and are an essential part of the productivity of economic relations. ■

VI Congreso Mundial World BASC Organization

GALERÍA FOTOGRÁFICA

VI WORLDWIDE CONGRESS WORLD BASC ORGANIZATION PHOTO GALLERY



- Arturo Cassinelli, Gerente General TALMA Servicios Aeroportuarios
- Fermín Cuza, Presidente Internacional WBO



- César Venegas, Gerente General BASC PERÚ
- José Nelton González, Miembro de la Junta Directiva BASC República Dominicana
- Juan Francisco Toruño, Presidente BASC Guatemala y miembro de la Junta Directiva WBO
- Sergio Mujica, Sub Secretario General Adjunto Organización Mundial de Aduanas (OMA)
- Raúl Saldías, Presidente Consejo Directivo WBO y Presidente del Capítulo BASC PERÚ
- Fermín Cuza, Presidente Internacional WBO



- Raúl Saldías, Presidente Consejo Directivo WBO y Presidente del Capítulo BASC PERÚ
- Sergio Mujica, Sub Secretario General Adjunto Organización Mundial de Aduanas (OMA)



- César Venegas, Gerente General BASC PERÚ
- Raúl Saldías, Presidente Consejo Directivo WBO y Presidente del Capítulo BASC PERÚ
- Ronald N. May, Director C-TPAT U.S. Customs and Border Protection (CBP)
- Fermín Cuza, Presidente Internacional WBO
- Juan Francisco Toruño, Presidente BASC Guatemala y miembro de la Junta Directiva WBO



- Fermín Cuza, Presidente Internacional WBO
- Ricardo Bernales, Director Pesquera Diamante



- Fermín Cuza, Presidente Internacional WBO, representantes de la empresa Corporación Sealer's S.A. y funcionarias participantes del evento



- Fermín Cuza, Presidente Internacional WBO
- César Venegas, Gerente General BASC PERÚ
- Kandy Escobar, Gerente de Formación y Capacitación BASC PERÚ
- Suzanne Lemaitre, Directora Ejecutiva WBO
- Raúl Saldías, Presidente Consejo Directivo WBO y Presidente del Capítulo BASC PERÚ



- Fermín Cuza, Presidente Internacional WBO
- Carlos Lozada, Vicepresidente Asociación de Exportadores (ADEX)
- Ricardo Bernal, Director Pesquera Diamante
- Suzanne Lemaitre, Directora Ejecutiva WBO
- Mayra Hernández, Past Presidente Internacional WBO y Past Directora Ejecutiva WBO
- César Venegas, Gerente General BASC PERÚ
- Allen Gina, Socio Fundador CT Strategies
- Raúl Saldías, Presidente Consejo Directivo WBO y Presidente del Capítulo BASC PERÚ



- Arturo Cassinelli, Gerente General TALMA Servicios Aeroportuarios
- César Venegas, Gerente General BASC PERÚ
- Germán González, Gerente Senior de Calidad, Seguridad y Protección Ambiental Hutchison Port Holdings



Más allá del SAFE y el OEA

Empresas y Aduanas trabajando juntos para promover la seguridad, facilitación y prosperidad.

BEYOND SAFE AND OEA

COMPANIES AND CUSTOMS WORKING TOGETHER FOR PROMOTION OF SECURITY, FACILITATION AND PROSPERITY

Allen Gina, Socio Fundador de CT Strategies / Founding Partner of CT Strategies

La empresa CT Strategies es una subsidiaria de Command Consulting Group que ofrece servicios estratégicos a clientes que buscan una visión actual e innovadora en la gestión de fronteras y los desafíos de la cadena de suministro en los EE.UU. y en todo el mundo.

Al contemplar las áreas de interés y las medidas que deben tomarse para posicionar a un país y su comunidad comercial para la prosperidad económica en el 2015 y más allá, un área que muchos están de acuerdo es fundamental para el éxito del bienestar económico es la relación entre las Aduanas de un país servicio y la comunidad de importación / exportación. Además, las actividades emprendidas por el sector privado deben ser evaluadas en conjunto con la evolución de las actividades relacionadas con las aduanas para determinar las próximas medidas apropiadas en el futuro.

Este trabajo destaca la evolución de determinados Programas de Colaboración Industrial

(PCI's), y actividades relacionadas como la creación de la Organización Mundial BASIC (WBO por sus siglas en inglés) y la Organización Mundial de Aduanas (OMA). Asimismo, utiliza la información para recomendar a las áreas de enfoque que los países y sus correspondientes comunidad comercial deben dar prioridad durante los próximos años en apoyo de un mayor y eficiente movimiento transfronterizo de comercio y en definitiva una mayor competitividad económica y la prosperidad.

La década de 1980: un momento en que las compañías aéreas, marítimas y terrestres experimentaron un aumento significativo en sus medios de transporte y de carga usadas para ocultar y transportar grandes cantidades de narcóticos ilícitos y contrabando. Los pro-

CT Strategies, a subsidiary of Command Consulting Group, provides strategic services to clients seeking current and innovative insight into border management and supply chain challenges in the U.S. and around the world.

When contemplating the areas of focus and steps that should be taken for a country to

position itself and its trade community for economic prosperity in 2015 and beyond, one area that many agree is critical to the success of economic wellbeing is the relationship between a country's Customs Service and the import / export community. Additionally, the activities taken by the private sector must be evaluated in concert with the evolution of Customs related activities in order to determine appropriate next steps going forward.

This paper highlights the evolution of certain Industry Partnership Programs (IPPs), the establishment of the World BASIC Organization (WBO), World Customs Organization (WCO) related activities. It uses that insight to recommend the area of focus that countries and their corresponding trade community should prioritize during the next several years in support of more efficient cross border movement of trade and ultimately greater economic competitiveness and prosperity.

The 1980's: a time when air, sea and land carriers experienced a significant increase in their conveyances and cargo being used to conceal and transport large amounts of illicit narcotics and contraband. Programs and

gramas y estatutos establecidos para hacer frente a esta amenaza han sido los siguientes:

El Programa Iniciativa del Transportista (CIP)

El Programa Iniciativa del Transportista (The Carrier Initiative Program – CIP) fue establecido en 1984 como un esfuerzo conjunto de transportistas aéreos y marítimos para prevenir y detener contrabandistas que usaran cargas lícitas a través del transporte comercial de compañías legales para ingresar narcóticos de contrabando en los Estados Unidos.

Desde que este programa CIP empezó, la Agencia de Aduana y Protección de Fronteras de EE.UU. (CBP por sus siglas en inglés) ha firmado más de 3.800 acuerdos que compromete a los participantes a mejorar sus sistemas de seguridad en sus operaciones de transporte y en sus instalaciones físicas. La Aduana estadounidense les provee entrenamiento antidrogas para los empleados de los transportistas y apoyo técnico en temas de seguridad.

El Programa Súper Iniciativa del Transportista (SCIP)

El Programa Súper Iniciativa del Transportista (Super Carrier Initiative Program – SCIP) era una versión intensificada del programa CIP para los transportistas que realizan negocios en lugares de alto riesgo. El Servicio de Aduanas de Estados Unidos había firmado 27 acuerdos en el marco SCIP.

Similar a la CIP, el CBP ofreció capacitación para la lucha contra el narcotráfico, mientras que las compañías se comprometieron

a un mayor grado de cuidado y diligencia en la gestión y la seguridad de sus instalaciones y medios de transporte.

El nivel de cumplimiento y las actividades relacionadas con la seguridad a la que el transportista se comprometió, se utilizaron como un factor atenuante si y cuando las sanciones civiles fueron emitidas por el gobierno debido a los narcóticos que se encuentran en un portador de medio de transporte.

Ley Antidrogas de 1986

Establecido en parte para aumentar la cooperación internacional para la lucha contra el narcotráfico.

La década de 1990: un momento en que los EE.UU. desarrolló Programas de Colaboración Industrial (PCI's) adicionales, que incluyen, por primera vez, una Iniciativa de Apoyo Industria - Gobierno conocida como la Coalición Empresarial Anti - Contrabando (BASC)

statutes established to address this threat were as follows:

USCS Carrier Initiative Program (CIP)

The Carrier Initiative Program (CIP) was established in 1984 as a joint effort of air and maritime transportation companies to prevent and stop traffickers from using cargo shipments on legitimate commercial conveyances to smuggle narcotics into the United States of America.

During the time of the CIP program, the U.S. Customs Service had signed more than 3.800 agreements that committed par-

ticipants to improve the security of its conveyances and at its facilities. United States Customs provided anti-smuggling training for carriers and their employees and offered technical support on security issues.

USCS Super Carrier Initiative Program (SCIP)

The Super Carrier Initiative Program (SCIP) was an intensified version of the CIP program for carriers conducting business in high risk locations. The U.S. Customs Service had signed 27 agreements under the SCIP framework.

Similar to the CIP, CBP offered anti-smuggling training while carriers committed to a higher degree of care and diligence on the management and security of its facilities and conveyances.

The level of compliance and security related activities a carrier undertook, were used as a mitigating factor, if and when civil penalties were issued by the government due to narcotics being found on a carriers conveyance.

Anti-Drug Abuse Act of 1986

Established in part to increase international cooperation in stopping drug trafficking.

The 1990's: a time when the U.S. developed additional Industry Partnership Programs (IPPs), to include for the first time an Industry Lead - Government Supported initiative known as the Business Anti-Smuggling Coalition (BASC)

La Iniciativa Anti Contrabando de Drogas de las Américas (ACSI)

La Iniciativa Anti Contrabando de Drogas de las Américas (Americas Counter Smuggling Initiative – ACSI) fue un programa establecido para centrarse en los medios de transporte y de carga procedentes de países específicos. Algo diferente que el Programa Iniciativa del Transportista, ACSI utilizó un enfoque de gestión de riesgos para determinar que la mayoría de los cargamentos de droga detectadas se encontraban en carga comercial procedentes de siete países de origen.

Funcionarios de las Aduanas viajaron a esos siete países para brindar apoyo a los exportadores, transportistas, fabricantes y otras entidades comerciales relacionadas en el desarrollo y ejecución de los programas e iniciativas de seguridad que protegían el comercio legítimo contra el contrabando de drogas.

Programa Iniciativa de Transportistas en la Frontera (LBCIP)

Reconociendo un desafío único al afrontar los problemas de contrabando en los medios de transporte por carretera, el Programa Iniciativa de Transportistas en la Frontera (Land Border Carrier Initiative Program – LBCIP) se llevó a cabo en 1995.

El programa estableció acuerdos entre transportistas terrestres y de tren y Aduanas en el cual las compañías se comprometían a incrementar las medidas de seguridad y cooperación con las aduanas.

El programa también creó procesos simplificados en los puertos

de alto volumen de entrada para los transportistas / conductores que participaron en este programa.

Coalición Empresarial Anti - Contrabando (BASC)- primer programa liderado por el gobierno que apoyó a los Programas de Colaboración Industrial (PCI's)

La Coalición Empresarial Anti - Contrabando , que más tarde cambió su nombre por el de Alianza Empresarial para un Comercio Seguro (BASC) , es una organización sin fines de lucro del sector privado creado en 1996 e institucionalizado en una ceremonia de constitución en 1998. BASC es una entidad de negocios internacionales creada para promover la seguridad de la cadena de suministro en colaboración con los organismos gubernamentales y las organizaciones internacionales.

BASC promueve la mejora de las prácticas de seguridad a lo largo de todo el proceso de fabri-

USCS Americas Counter Smuggling Initiative (ACSI)

Americas Counter Smuggling Initiative – ACSI was a program established to focus on conveyances and cargo coming from specific countries. Somewhat different than the Carrier Initiative Program(s), ACSI utilized a risk management approach in determining that the majority of drug shipments being detected were in commercial cargo originating from seven source countries.

U.S. Customs officials travelled to those seven countries to help exporters, carriers, manufacturers and other business related entities in the development and implementation of programs and

security initiatives that protected legitimate commerce against drug smuggling.

Land Border Carrier Initiative Program (LBCIP)

Recognizing a unique challenge when addressing smuggling concerns in over the road conveyances, the Land Border Carrier Initiative Program (LBCIP) was implemented in 1995.

The program established agreements between land and train carriers and Customs in which carriers committed to increasing security measures and cooperation with customs.

The program also created streamlined processes at high volume ports of entry for transporters/drivers that participated in this program.

Business Anti-Smuggling Coalition (BASC) – first industry lead - government supported Industry Partnership Program (IPP)

The Business Anti-Smuggling Coalition, which later changed its name to Business Alliance for a Secure Commerce (BASC), is a non-profit organization of the private sector created in 1996 and institutionalized at a constitution ceremony in 1998. BASC is an international business entity created for promoting security of the supply chain in collaboration with governmental bodies and international organizations.

BASC promotes improving security practices along the entire manufacturing and shipping process. BASC members voluntarily adhere to enhanced security related protocols and practices.

cación y envío. Los miembros de BASC se adhieren voluntariamente para mejorar sus protocolos y buenas prácticas relacionadas con la seguridad.

La década del 2000: los trágicos acontecimientos del 9/11 impactadas significativamente la comunidad de la importación y exportación y causaron la creación de Servicios de Aduanas en todo el mundo para enfocarse en las formas de mejorar la cadena de suministro global.

Programa de la Asociación Aduana - Comercio contra el Terrorismo (C – TPAT)

C-TPAT es un programa voluntario de seguridad de la cadena de suministro dirigido por la Aduana y Protección Fronteriza (CBP) y enfocada en la mejora de la seguridad de las cadenas de suministro de las empresas privadas en relación con el terrorismo. El programa fue lanzado en noviembre del 2001 con siete participantes iniciales, todas grandes empresas de Estados Unidos. Al 1 de diciembre del 2014, el programa cuenta con 10.854 miembros.

Las empresas que logran la certificación C-TPAT deben contar con un proceso documentado para determinar y mitigar los riesgos en toda su cadena de suministro internacional. Esto permite a las empresas a ser considerados de bajo riesgo, dando como resultado un procesamiento acelerado de su carga, incluyendo un menor número de exámenes de Aduanas.

Organización Mundial BASC (WBO)

La Organización Mundial BASC (World BASC Organization – WBO) fue creada en el Estado de Delaware, Estados Unidos, en el año

2002 sobre la base de la amplia red de capítulos nacionales BASC creados desde la fundación de BASC en 1996.

Actualmente este programa cuenta con más de 2.600 empresas que han sido certificadas por BASC y operando en 29 capítulos en 11 países.

En 2008 BASC adoptó los requisitos C-TPAT.

Organización Mundial de Aduanas (OMA) Marco de Estándares para Asegurar y Facilitar el Comercio Global

El Marco Normativo SAFE para asegurar y facilitar el comercio global fue adoptado en 2005. El Marco SAFE es un instrumento no vinculante que contiene estándares de seguridad de la cadena de suministro y la facilitación de los bienes provenientes del comercio internacional, y permite la gestión integrada de la cadena de suministro para todos los modos de transporte, fortaleciendo acuerdos de redes entre las administraciones aduaneras a fin de mejorar su capacidad para detectar envíos

The 2000's: the tragic events of 9/11 significantly impacted the import / export community and caused Customs Services around the world to focus on ways to improve the global supply chain.

Customs Trade Partnership Against terrorism (C–TPAT)

C-TPAT is a voluntary supply chain security program led by U.S. Customs and Border Protection (CBP) and focused on improving the security of private companies' supply chains with respect to terrorism. The program was launched in November 2001 with seven initial participants, all large

U.S. companies. As of December 1, 2014, the program has 10,854 members.

Companies who achieve C-TPAT certification must have a documented process for determining and alleviating risk throughout their international supply chain. This allows companies to be considered low risk, resulting in expedited processing of their cargo, including fewer Customs examinations.

World BASC Organization (WBO)

World BASC Organization (WBO) was incorporated in Delaware, United States in 2002, with an international network of BASC national chapters evolving and building on the foundational concepts established in 1996.

This program currently has over 2,600 companies that have been certified by the BASC and operates 29 Chapters in 12 countries.

In 2008 BASC adopted C-TPAT requirements.

World Customs Organization (WCO) Framework for Standards to Secure and Facilitate Global Trade

The SAFE Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade was adopted in 2005. The SAFE Framework is a non-binding instrument that contains supply chain security and facilitation standards for goods being traded internationally, enables integrated supply chain management for all modes of transport, strengthens networking arrangements between customs administrations to improve their

de alto riesgo y promoviendo la cooperación entre las aduanas y la comunidad empresarial a través del concepto de Operador Económico Autorizado (OEA).

Operador Económico Autorizado de la OMA (OEA)

Adoptado en el 2007 en la Organización Mundial de Aduanas, la OEA ofrece una oportunidad para que la Aduana pueda compartir sus responsabilidades de seguridad con el sector privado, mientras que al mismo tiempo les recompensa con una serie de beneficios de facilitación. Programas de asociación con el comercio permiten a las Aduanas lograr más con menos esfuerzo y tender a garantizar el cumplimiento sostenible y de largo plazo a través de incentivos, tales como la reducción de los niveles de control, presentación de informes periódicos, pagos diferidos y beneficios de reputación.

Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (ARM)

Bajo Marco Normativo SAFE de la OMA se alienta a las administraciones para desarrollar asociaciones con las empresas y entre sí para asegurar y facilitar el comercio. Además, se insta a las administraciones de aduanas a trabajar unos con otros para desarrollar mecanismos de reconocimiento mutuo de Operador Económico Autorizado (OEA), sus validaciones y autorizaciones, el reconocimiento mutuo de las normas aduaneras de control de la seguridad y los resultados de control y otros mecanismos que pueden ser necesarios para eliminar o reducir esfuerzos redundantes o duplicados.

Reconocimiento Mutuo (MR)

es un concepto amplio encarnado dentro del Marco SAFE de la OMA mediante el cual una acción o decisión tomada o una autorización que se ha concedido correctamente por una administración de Aduanas, es reconocida y aceptada por otra administración de Aduanas.

El objetivo de los MR de los OEA es que una administración de Aduanas reconoce los resultados de validación y autorizaciones de OEA por la otra administración aduanera emitida bajo otro programa y se compromete a proporcionar considerable, comparable y - en lo posible - beneficios recíprocos de facilitación de la OEA mutuamente reconocida. Este reconocimiento es generalmente como premisa a la existencia (o creación) tanto de la legislación pertinente (en su caso) y la compatibilidad operativa de ambos o más programas.

capability to detect high-risk consignments, promotes cooperation between customs and the business community through the Authorized Economic Operator (AEO) concept, and champions the seamless movement of goods through secure international trade supply chains.

WCO Authorized Economic Operator (AEO)

Adopted in 2007 at the World Customs Organization, the AEO offers an opportunity for Customs to share its security responsibilities with the private sector, while at the same time rewarding them with a number of facilitation benefits. Partnership programs with trade allow Customs to achieve more with less effort and aim at ensuring sustainable and long-

term compliance through incentives, such as reduced levels of control, periodic reporting, deferred payment, and reputational benefits.

Mutual Recognition Arrangement (MRAs)

Under the WCO's SAFE Framework Customs administrations are encouraged to develop partnerships with business and between each other to secure and facilitate trade. Further, it calls upon Customs administrations to work with each other to develop mechanisms for mutual recognition of Authorized Economic Operator (AEO) validations and authorizations, mutual recognition of Customs security control standards and control results and other mechanisms that may be needed to eliminate or reduce redundant or duplicated efforts.

Mutual Recognition (MR) is a broad concept embodied within the WCO SAFE Framework whereby an action or decision taken or an authorization that has been properly granted by one Customs administration, is recognized and accepted by another Customs administration.

The objective of Mutual Recognition of AEOs is that one Customs administration recognizes the validation findings and AEO authorizations by the other Customs administration issued under the other program and agrees to provide substantial, comparable and - where possible - reciprocal benefits/facilitation to the mutually recognized AEOs. This recognition is generally premised on the existence (or creation) of both relevant legislation (where applicable) and operational compatibility of both or more programs.

2010 y más allá: Agilización del Comercio “Más allá de Inversiones de Infraestructura y Tecnología”


Muy a menudo, inversiones elevadas en infraestructura y tecnología son vistos como la única manera de acelerar el movimiento del comercio. Si no cuenta con el apoyo de políticas y procedimientos adecuados, no se maximizará el retorno de estas inversiones. Muchas eficiencias se pueden obtener, sin embargo, mediante la construcción de programas de asociación que no requieren de este tipo de inversiones. En particular, como se ha dicho, «comerciante de confianza “o programas (OEA)” Operador Económico Autorizado, se han convertido en cada vez más crítico en una escala global.

Un programa OEA normalmente requiere una empresa para compartir los datos de carga adicionales y permitir auditorías financieras y validaciones de seguridad de la cadena de suministro a través de un servicio de aduanas a cambio de procesamiento de la carga acelerado.

Los servicios aduaneros pueden multiplicar el alcance de sus programas de cooperación con socios extranjeros para intercambiar datos y aprovechar las auditorías y validaciones existentes de cada uno. Teniendo en cuenta los entornos fiscales limitados que operan actualmente en la mayoría de los servicios de aduanas, “Los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo” (ARM) entre los programas de OEA compatibles sirven como importantes fuerzas multiplicadoras, mientras que la participación de la industria es cada vez más crítica para competir en una economía globalizada donde las cadenas de valor abar-

can múltiples países.

Decenas de miles de empresas en los EE.UU., Europa, Medio Oriente, África, Asia y América Latina son todas “comercios confiables”, con el doble de número de candidatos para afiliación. En las regiones en desarrollo, donde el alcance a los ARM a nivel mundial aún no son viables, es eficaz comenzar con pasos graduales hacia acuerdos de nivel bilaterales, multilaterales, y luego regionales.

El costo de la creación de un programa de OEA es relativamente bajo considerando la seguridad significativa y los beneficios económicos previstos tanto a las autoridades de la industria y de aduanas. La inversión principal es más bien una voluntad de colaboración de los gobiernos y la industria para educar a los demás y co - crear políticas y programas eficaces. Las innovaciones tecnológicas y de infraestructura continuarán expandiéndose, al igual que sus costos. Sin embargo, el valor de las alianzas estratégicas nunca debe ser subestimado. 


2010 and beyond: Expediting Trade – “Investments Beyond Infrastructure and Technology”

Too often, costly investments in infrastructure and technology are viewed as the only way to accelerate the movement of trade. If not supported by appropriate policies and procedures, the return on these investments will not be maximized. Much efficiency can be gained however, by building partnership programs that do not require such investments. In particular, as stated above, ‘Trusted Trader’ or ‘Authorized Economic Operator’ (AEO) programs have become increasingly critical on a global scale.

An AEO program typically requires a company to share additional cargo data and allow for financial audits and supply chain security validations by a Customs service in exchange for expedited cargo processing.

Customs services can multiply the reach of their programs by cooperating with foreign partners to exchange data and leverage each other’s existing audits and validations. Given the constrained fiscal environments most Customs services currently operate under, ‘Mutual Recognition Agreements’ (MRAs) between compatible AEO programs serve as important force-multipliers, while industry participation is becoming increasingly critical to compete in a globalizing economy where value chains span multiple countries.

Tens of thousands of companies across the U.S., Europe, Middle East, Africa, Asia, and Latin America are all ‘Trusted Traders’, with double that number of applicants seeking membership. In developing regions, where globally-reaching MRAs are not yet feasible, it is effective to begin with incremental steps toward bilateral, multi-lateral, and then regional level agreements.

The cost of creating an AEO program is relatively low considering the significant security and economic benefits provided to both industry and Customs authorities. The primary investment rather, is a collaborative will by governments and industry to educate each other and co-create effective policies and programs. Technology and infrastructure innovations will continue to expand, as will their costs. However, the value of strategic partnerships should never be underestimated. 



Desafíos de la implementación de un enfoque a la Gestión de Riesgos en el Sector Público

CHALLENGES OF IMPLEMENTING AN APPROACH TO RISK MANAGEMENT IN THE PUBLIC SECTOR

Héctor Mauricio López Bonilla, Ministro de Gobernación de Guatemala. Auditor WBO / Minister of the Interior of Guatemala. *(Expositor en reemplazo Sr. Jorge Wellmann Berger, Auditor Internacional WBO - BASC Guatemala)*

Basado en que los escenarios de riesgo pueden representar oportunidades para las organizaciones, el gobierno de Guatemala está adaptando el alto potencial que representa BASC como sistema de seguridad, para aplicar su plataforma de principios y estándares a la administración pública de ese país. Esto ha llevado a que el Ministerio de Gobernación cuente con la certificación BASC.

Bajo el esquema Gestión del Riesgo (GR), el Ministerio de Gobernación de Guatemala ha implementado el Sistema de Gestión en Control y Seguridad (SGCS) de BASC para aumentar las probabilidades de alcanzar sus objetivos, estimular una gestión pro-activa, hacer cumplir los requisitos legales, del cliente, propios y las normas internacionales, mejorar la redacción de informes periódicos, entre otros aspectos. Todo el esquema les permite, además, establecer una base fiable para la toma de decisiones y la planificación, mejorar los controles y, asignar y utilizar de manera eficaz los recursos.

Parte de los recursos asignados a este emprendimiento nacional está conformado por: 11 Auditores Internacionales BASC, 99 Auditores Internos BASC, un Gerente de Riesgos ISO 31000, un Auditor Líder ISO 28000:2007.

Los ámbitos de aplicación del SGCS y GR en el Ministerio de Gobernación alcanzaron a los Comisarios Generales que se desempeñan en regiones establecidas; las Direcciones Generales que forman parte del Ministerio; cadenas de servicios que se prestan a los ciudadanos; la carga de importación y exportación; la asistencia y el soporte a los flujos de carga movilizados por vía terrestre; y la prevención de ilícitos y delitos; entre otros. Asimismo, se incluyó el Curso de Gestión de Riesgos y Auditores Internos del SGCS en la malla curricular del personal de Oficiales de las fuerzas policiales.

Entre las principales entidades involucradas en este proyecto son: Empresa Portuaria Quetzal, Policía Nacional de Guatemala, Superintendencia de Administración Tributaria, Ministerio Público, Empresa Portuaria Nacional, y el Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria (OIRSA).

Además, un elemento clave lo conforma la Oficina Conjunta de

Based on the fact that risk scenarios may present opportunities for organizations, the government of Guatemala is adapting the high potential of BASC as a security system in order to apply its principles and standards to the public administration in the country. This has led the Ministry of the Interior to acquire a BASC certification.

Under the Risk Management (RM) scheme, the Ministry of Interior of Guatemala has implemented BASC's Control and Security Management System (SGCS) in order to increase the chances of achieving their goals, stimulate pro-active management, enforce legal requirements with regards to the custo-

mer, their own and international standards, improve the drafting of periodic reports, among others. The whole scheme also allows them to establish a reliable basis for decision-making and planning, improve controls and allocate and use resources much more efficiently.

Part of the resources allocated to this national endeavor is made up of 11 International BASC Auditors, 99 Internal BASC Auditors, an ISO 31000 Risk Manager and an ISO 28000: 2007 Lead Auditor.

The fields of application for the SGCS (Control and Security Management System) and the RM (Risk Management System) in the Ministry of the Interior reached the Commissioners who work in established regions; General Directorates that form part of the Ministry; chains of services provided to citizens; imports and exports; assistance and support for cargo mobilized by road; prevention of illegal and criminal offenses; among others. Also, the SGCS's Risk Management and Internal Auditing Course were included in the curriculum for police officers.

Among the main entities involved in this project are the following: Port Company Quetzal, Guatemala National Police, Tax Administration, Public Ministry, National Port Authority and the Regional International Agricultural Health Organization (RIHO).

In addition, the Joint Documentary Analysis Office is a key element which was created to jointly develop and carry out risk management, thusly allowing for preventive action in order to avoid having legal and legitimate international trade products or services used as a means for transferring terrorism, narcotics, chemical weapons, contraband or other unlawful items.

Análisis Documental, creado para desarrollar y ejecutar de forma conjunta una gestión de riesgos de la carga, que permitan realizar acciones preventivas destinadas a evitar que los productos o servicios del comercio internacional lícito y legítimo sean utilizados como medio para el trasiego de terrorismo, narcóticos, químicos precursores, armas, contrabando u otros ilícitos.

En este marco, bajo el programa One Stop Inspection, el incremento y la agilización de las inspecciones ha adquirido un fortalecimiento a través de inspecciones no intrusivas para contenedores de riesgo medio y alto. En este aspecto es de mucho apoyo la Mesa Técnica Interinstitucional conformada para lograr la agilización de los procesos. Como resultado se ha aumentado el universo de inspecciones, las cuales se realizan en menos de cinco minutos.

Asimismo, se ha implementado un sistema de medición de resultados basado en un sistema de gestión, auditorías internas, evaluaciones periódicas, indicadores de gestión y medición, y prácticas de mejora continua.

Son nuevos tiempos, nuevas formas para avanzar en materia de seguridad con el apoyo del Sistema de Gestión en Control y Seguridad BASC y de la Gestión de Riesgos del Ministerio de Gobernación. El gobierno guatemalteco optó por esta nueva estrategia porque está orientado a la Gestión por Resultados, porque mejora la eficiencia de la seguridad en el país, permite implementar medidas y objetivos de cumplimiento superando la temporalidad de los proyectos políticos, y se está logrando la orientación a la Gestión de Riesgos en las cadenas de servicios.

Esta experiencia añade importancia a la Certificación BASC. Como organización que cuenta con este certificado, podemos decir que para los ciudadanos esto es una garantía de resultados de la gestión gubernamental: Se sabrá qué se debe hacer y se sabrá si se está cumpliendo. Es una recuperación de la CONFIANZA y credibilidad en los actores de seguridad a través de la expansión de la cobertura de seguridad a la mayor parte del país para reducir los índices de criminalidad. En dos años de gestión los homicidios se redujeron 7% a nivel nacional, 20% en el De-

partamento de Guatemala y 37% en el Municipio de Guatemala. El robo de vehículos se redujo 22% a nivel nacional.

Esto es resultado de cambios institucionales basados en el SGCS. Así, entre diversas medidas, en el Viceministerio de Seguridad se definió el nuevo sistema de seguridad, en el Viceministerio Administrativo se implantó una nueva estructura orgánica y el Sistema de Gestión Integrado. En el Viceministerio de Prevención de la Violencia y el Delito se elaboró el Proyecto Política Nacional de Prevención de la Violencia y el Delito, Seguridad Ciudadana y Convivencia Pacífica así como se conformó 131 Comisiones de Prevención de la Violencia en el Departamento de Guatemala y 283 en los 21 departamentos restantes. También se organizó Consejos Estudiantiles en cada centro educativo atendido por el Programa Escuelas Seguras.

En el Viceministerio de Tecnologías de la Información y la Comunicación se implementó el Sistema Único de Información del Ministerio de Gobernación, y se homologó y estandarizó la plataforma tecnológica integrada. En el Viceministerio de Antinarcóticos se implementó los estándares de calidad para el programa aéreo, se estableció un adecuado almacenamiento de precursores químicos realizando un inventario nacional.

De esta manera en Guatemala se está implementando una cultura de seguridad integral para fortalecer la imagen frente a clientes y gobiernos. ■

In this context, under the One Stop Inspection program, the ability to increase and streamline inspections has improved through various non-intrusive inspections for medium and high risk containers. Support is provided by the Inter-Agency Technical Committee formed to streamline processes. The result has greatly increased the scope of inspections, which are performed in less than five minutes.

A performance measurement system has been implemented based on a management system, internal audits, periodic assessments, management and measurement indicators, and continuous improvement with regards to best practices.

These are new times; there are new ways to move forward in safety with the support of BASC's Control and Security Management System and the Ministry of the Interior's Risk Management System. The Guatemalan government opted for this new strategy that is oriented RBM, due to it improving the security efficiency in the country, it allows measures and performance targets to be implemented, and thusly exceeding the temporality of political projects, and has allowed the trend to go towards Risk Management in service chains.

This experience adds importance to the BASC Certification. As an organization with this certificate, we can say it provides a guarantee with regards to government management: You will know what to do and know whether it is being carried out. It is a way to recover TRUST and credibility by expanding security coverage to most of the country in order to reduce crime rates. After two years in office, homicides were reduced by 7% nationally, 20% in the Department of Guatemala and 37% in the Municipality of Guatemala. Vehicle theft dropped by 22% nationally.

This is the result of institutional changes based on SGCS. Thus, among various measures, a new security system was placed within the Vice Ministry of Security, while a new organizational structure and the Integrated Management System was implemented in the Administrative Vice Ministry. The Vice Ministry in charge of Preventing Violence and Crime created a national policy on Violence and Crime Prevention, Public Safety and Peaceful Coexistence as well as 131 Violence Prevention Commissions in the Department of Guatemala and 283 in the remaining 21 departments. Student Council meetings were also organized in each school attended by the Safe Schools Program.

The Ministry of the Interior's Unique Information System was implemented in the Vice Ministry of Information Technologies and Communication while the integrated technology platform was approved and standardized. Air quality standards were implemented in the Vice-Ministry against narcotics; proper storage of chemical precursors was established by conducting a national inventory.

This is how a comprehensive security culture is being implemented in Guatemala in order to strengthen their image in front of customers and governments. ■



Líneas y flujos: El principio y fin de las fronteras

LINES AND FLOWS: THE BEGINNING AND END OF BORDERS

Alan D. Bersin. Secretario Asistente de Asuntos Internacionales y Jefe Oficial Diplomático (ex Comisionado de la Agencia de Aduanas y Protección de Fronteras de EE.UU., 2010-2011), Departamento de Seguridad Nacional, Washington, D.C. / Assistant Secretary of International Affairs and Chief Diplomatic Officer (Former Commissioner of U.S. Customs and Border Protection, 2010-2011), Department of Homeland Security, Washington DC.

Líneas de Frontera

El propósito y la función de las fronteras en la historia del mundo ha sido y continua siendo el de delinear y delimitar – esto es, diferencia- una soberanía con respecto a otra. Son las líneas jurídicas en un mapa que indican el lugar geográfico en donde los dominios imperiales y/o nacionales empiezan y terminan. Estas cambian a lo largo del tiempo como resultado de desarrollos políticos y militares, usualmente seguidos por el reconocimiento legal o su aceptación expresada de una u otra manera.

La historia cuenta el relato de estos desarrollos y cambios. De manera similar a las leyes, las fronteras se personifican y reflejan los resultados de la historia con la narrativa que dejan.

Los espacios de las fronteras, que corresponden a sus líneas en el mapa, están marcados por puertos de entrada y de salida. Es aquí en donde las transacciones transfronterizas de gente y de bienes son procesadas a través del ejercicio de las autoridades de inmigración y comercio.

Típicamente, el alcance de estas autoridades de inspección fronteriza es el más amplio, independientemente del sistema legal bajo el cual operan. La soberanía se reafirma así misma de manera agresiva en el umbral de la frontera para determi-

Border Lines

The purpose and function of borders in world history has been and remains to delineate and demarcate - that is, to differentiate - one sovereignty from another. They are the juridical lines on a map, indicating the geographical place where imperial and/or national dominion begins and ends. These shift over time as a result of political and military developments, usually followed by legal recognition or acknowledgment expressed in one form or another. History tells the tale of these developments and shifts. Like laws, borders embody and reflect history's results with the narrative left out.

The spaces of borders, corres-

ponding to their map lines, are marked by ports of entry and exit. It is here where cross-border transactions of people and goods are processed through the exercise of immigration and customs authorities. Typically, the scope of these border inspection authorities is most broad regardless of the legal system under which they operate. Sovereignty asserts itself aggressively at the border threshold to determine who and what has the right or privilege of entrance (inbound) and exit (outbound). The levying of customs fees and duties has generated critical revenue streams for governments since biblical times. It was no accident that one of the earliest acts of the First Congress during the Washington Administration was to establish the U.S. Customs Service in 1789.¹

Borders define a homeland. They are the primary reference points for national defense strategy and homeland security policy. Throughout history, borders have been the site of fortification, intended variously to shut in or keep out people or things. China's Great Wall in the second century BCE, France's Maginot Line pre-World War II, the Soviets' Berlin Wall in the twentieth century, and America's Southwest border fence in the twenty-first century all serve to illustrate the point. It was made more poetic and timeless by Robert Frost in "Mending Wall" where he wrote: "Good fences make good neighbors."²

So, we see, borders are lines with real result and consequence. When we walk to the riverfront in El Paso and wade into the Rio Grande, at midstream it becomes

nar quién y qué tiene el derecho o el privilegio de entrada (de llegada) y de salida (de ida). La recaudación de cuotas de comercio e impuestos ha generado flujos críticos de ingresos para los gobiernos desde tiempos bíblicos. No fue un accidente que uno de los primeros actos del Primer Congreso durante la Administración de Washington, fue establecer el Servicio de Aduanas de los Estados Unidos en 1789.¹

Las fronteras definen un territorio nacional. Son los puntos primarios de referencia para la estrategia nacional y para la política de seguridad del territorio nacional. A través de la historia, las fronteras han sido el sitio de fortificación, orientado de diversas maneras a encerrar o a mantener afuera gente o cosas. La Gran Muralla China en el segundo siglo AC, la Línea Maginot de Francia antes de la Segunda Guerra Mundial, el Muro de Berlín de los soviéticos en el siglo veinte, y el cerco fronterizo de los Estados Unidos en el suroeste en el siglo veintiuno sirven para ilustrar este punto. Esto mismo fue hecho más poético e intemporal por Robert Frost en "Mending Wall", en donde escribió: "Buenas cercas hacen buenos vecinos".²

Vemos así, que las fronteras son líneas con resultados y consecuencias reales. Cuando caminamos hacia la orilla del río, en El Paso y nos metemos al Río Grande, a la mitad de su cauce se convierte en el Río Bravo, y empieza Ciudad Juárez, México. Sin más, uno cruza la línea desde una de las ciudades más seguras en el Hemisferio Occidental (cinco homicidios en 2010) hacia la más peligrosa (3,400 homicidios en 2010).³ Las líneas fronterizas importan, pero raramente son la causa de los cambios que encarnan.

Las Fronteras como Flujos

Hace más de una generación, en La Estructura de las Revoluciones Científicas, Thomas Kuhn introdujo la noción de "paradigma" para referirse a una manera distintiva de ver el mundo, un sentido característico, moldeado por las fuerzas más poderosas que actúan en una era.⁴ Esta manera de ver organiza toda la información que está a nuestro

alrededor—todas las sensaciones que nos rodean—en patrones que podemos interpretar y entender para actuar entonces de manera efectiva. Los cambios en paradigmas que define épocas catalizan enormes alteraciones en la manera en que conducimos operaciones y hacemos negocios en un punto particular en el tiempo⁵.

El balance de esta conferencia aborda el cambio masivo de paradigma que ha tenido lugar desde 9/11 en nuestra percepción de las fronteras, no sólo como líneas, sino también como movimientos—flujos de gente y de bienes en una escala global, tanto legal como ilegalmente.

Los flujos globales no son nuevos. Han ocurrido desde tiempos ancestrales y están registrados en las épocas de descubrimiento y exploración como asuntos marítimos, y con mayor anterioridad en el movimiento de bienes y de gente a lo largo de las Rutas del Té y la Seda recorridos a caballo hacia China, así como los caminos de caravanas a través de Arabia⁶.

Ni es tampoco la escala contemporánea de flujos, en sí misma, un factor distintivo. Éstos se han in-

the Rio Bravo and Juarez, Mexico begins. Without more, one crosses the line (La línea) from one of the safest cities in the Western Hemisphere (five homicides in 2010) to its most dangerous (3,400 homicides in 2010).³ Border lines matter but rarely account by themselves for the changes they embody.

Borders as Flows

More than a generation ago, in The Structure of Scientific Revolutions, Thomas Kuhn introduced the notion of "paradigm" to refer to a distinctive manner of viewing the world, a characteristic sense that is shaped by the larger forces at work in an era.⁴ This way of seeing organizes all of the data that is around us—all surrounding sensations—into patterns that we can interpret and understand and then act on to effect. Epochal shifts in paradigm

catalyze enormous alterations in how we conduct operations and do business at a particular point in time.⁵The balance of this lecture addresses the massive paradigm change that has taken place since 9/11 in our perception of borders not only as lines, but also as movements—flows of people and goods on a global scale both legally and illegally.

Global flows are not new. These have occurred since ancient times and are chronicled in the ages of discovery and exploration as seafaring matters, and much earlier in the movement of goods and people along the Silk and Tea Horse Roads into China and the caravan paths across Arabia.⁶

Nor is the contemporary scale of the flows itself a distinguishing factor. These have increased exponentially century after century, spurred by colonial empires and trading companies, activities multiplied throughout by the growing logic of comparative advantage. The intensity, volume and speed of commercial and migratory flows accelerated mightily with the Industrial Revolution,⁷ and then massively again more recently by the invention of the jet engine and the Internet. The cumulative effect of these trends is what we refer to as globalization—extraordinary cross-border flows of capital, goods, people, ideas, and images occurring routinely on a daily basis, facilitated by a digitalization of data that has created the reality of instantaneous communication and transaction.

Security as the Organizing Principle: The Searing Impact of 9/11

The vast volumes and growing speed in the movement of people and goods toward and across U.S. border lines from a globalized world is staggering. Each and every day in 2010, an average of 965,167 passengers and pedestrians, 47,293 truck, rail, and sea containers,⁸ and 257,990 privately owned vehicles entered the United States.⁹ Roughly \$2 trillion in imports and \$1.8 trillion in exports crossed our borders that same year.¹⁰

crementado exponencialmente a través de los siglos, animados por imperios coloniales y compañías de comercio, actividades multiplicadas en su conjunto por la lógica creciente de ventajas comparativas. La intensidad, volumen y velocidad de flujos comerciales y migratorios, se aceleraron vigorosamente con la Revolución Industrial⁷, y nueva y recientemente de manera masiva por la invención de los motores jet y por el internet. El efecto cumulativo de estas tendencias es a lo que nos referimos como globalización—flujos extraordinarios de capital, bienes, gente, ideas, e imágenes que ocurren rutinaria y cotidianamente a través de la frontera, facilitados por la digitalización de información que ha creado la realidad de comunicación y transacción instantánea.

La Seguridad como el principio de Organización: El Impacto Abrasador de 9/11

Los vastos volúmenes y velocidad creciente en el movimiento de gente y bienes hacia y a lo largo de las líneas fronterizas de los Estados Unidos desde un mundo globalizado, es impactante. Diariamente durante 2010, un promedio de 965,167 pasajeros y peatones, 47,293 camiones, trenes, y contenedores marítimos⁸, y 257,990 vehículos particulares entraron a los Estados Unidos⁹. Aproximadamente \$ 2 trillones de dólares en importaciones y \$ 1.8 trillones de dólares en exportaciones cruzaron nuestras fronteras ese mismo año¹⁰.

El trauma del 9/11 infligido al mundo por Al Qaeda a través de los Estados Unidos, aseguró que nunca volviéramos a ver movimientos a través de la frontera de la misma manera que antes. El terrorismo transnacional explotó la apertura relativa de nuestras fronteras y la laxitud de nuestros regímenes regulatorios fronterizos, para invadir la parte continental de los Estados Unidos por primera vez desde que los británicos incendiaron edificios gubernamentales en Washington, durante la guerra de 1812¹¹. En una sola y viciosa caída letal que de hecho fue real y mortífera, y a dife-

rencia de la amenaza potencial a la que nos habíamos acostumbrado durante la guerra fría, los eventos del 9/11 alteraron para siempre la manera en que Estados Unidos ve la seguridad.

La sensación de inseguridad resultante surgió del hecho de que nuestras fronteras habían sido violadas. La respuesta de reflejo fue buscar refugio detrás de los conceptos tradicionales de fronteras, como líneas de defensa. Todos los aviones fueron confinados a tierra y nuestras fronteras marítimas y aéreas fueron cerradas inmediatamente después de las repercusiones del 9/11. De manera similar, nuestras fronteras terrestres fueron virtualmente cerradas, ya que cada vehículo proveniente de México y de Canadá fue inspeccionado plenamente. De otras maneras menos visibles, los Estados Unidos cerraron sus fronteras a través de restricciones en la expedición de visas y de otros beneficios de inmigración. Como ha sido documentado por Edward Alden, muchas de estas restricciones – particularmente concernientes al otorgamiento de visas – persisten hasta hoy¹².

Pero todas estas medidas de emergencia tomadas inmediatamente después del 9/11 chocaron

The trauma of 9/11 inflicted by Al Qaeda on the world through the United States assured that we would never view cross-border movements in quite the same way. Transnational terrorism exploited the relative openness of our borders and laxness of our border regulatory regimes to invade the continental United States for the first time since the British burned government buildings in Washington during the War of 1812.¹¹ In one fell vicious swoop that was actual and deadly, and unlike the potential threat we had grown accustomed to during the Cold War, the events of 9/11 altered America's view of security forever.

The resulting sense of insecurity stemmed from the fact that our borders had been violated. The reflexive response was to hunker down behind traditional concepts of bor-

ders as lines of defense. All planes were grounded and our maritime and aviation borders were closed in the immediate aftermath of 9/11. Similarly, our land borders virtually shut down as each entering vehicle from Mexico and Canada was inspected thoroughly. In other less visible ways, America closed its borders through restrictions on the issuance of visas and other immigration benefits. As Edward Alden has documented, many of these restrictions—pertaining particularly to the grant of visas—persist today.¹²

But the entire emergency measures taken immediately after 9/11 collided head-on with the realities of global travel and commerce through transit zones and supply chains. They also directly challenged our self-image as an open, free, and welcoming society. The unacceptable economic and political consequences of shutting down the border, coupled with the new security imperative, forced a fundamental shift in our perspective. We began to understand that our borders begin not where our ports of entry are located, but rather, where passengers aboard air carriers and freight is loaded on maritime vessels bound for those ports of entry. In order to forge practical arrangements to take both travel and trade security into account, borders needed to be viewed and managed as flows of people and goods as much as lines in the sand, on the water or through the air.

In the ten years since 9/11, three terrorist plots targeting the United States involved cross border movements of people or goods.¹³ Each event makes the case powerfully for the new border paradigm that links jurisdictional lines to flows toward them.

The first involved the so-called underwear bomber, Nigerian citizen Umar Farouk Abdulmutallab, who boarded a plane in the Netherlands intending to ignite PETN explosive material and blow up a Northwest Airlines flight over Detroit.¹⁴ Based on its targeting capabilities, Customs and Border Protection ("CBP") identified Abdulmutallab as a person of interest after the flight departed.¹⁵ When the plane

de frente con las realidades de los viajes y del comercio global a través de zonas de tránsito y cadenas de suministro. También desafiaron directamente nuestra propia imagen de una sociedad abierta, libre y que da la bienvenida. Las consecuencias inaceptables, tanto económicas como políticas de cerrar la frontera, aunadas al nuevo imperativo de seguridad, forzaron un cambio fundamental en nuestra perspectiva. Empezamos a entender que nuestras fronteras no inician en donde nuestros puertos de entrada están ubicados, sino más bien en donde los pasajeros abordan aviones y en donde el cargamento es cargado en transportes marítimos que se dirigen a esos puertos de entrada. Con el propósito de forjar arreglos prácticos para tomar en cuenta tanto la seguridad de viajar como de comercio, se necesitó ver y manejar las fronteras como flujos de gente y de bienes tanto como líneas en la arena, en el agua, o a través del aire.

En los diez años desde el 9/11, tres complotos terroristas con objetivos en los Estados Unidos involucraron movimientos de gente o de bienes a través de la frontera¹³. Cada evento enfatiza el poder del nuevo paradigma fronterizo que enlaza líneas jurisdiccionales con flujos hacia ellas.

El primero involucró al llamado bombardero de ropa interior, el ciudadano nigeriano Umar Farouk Abdulmutallab, que abordó un avión en Holanda con la intención de encender un material explosivo PETN para hacer explotar un vuelo de Northwest Airlines sobre Detroit¹⁴. Basado en sus capacidades de selección de blancos, Aduanas y Protección de la Frontera (CBP) identificó a Abdulmutallab como una persona de interés después que el avión había despegado¹⁵. Cuando el avión arribó a los Estados Unidos y él se presentó para ser admitido, los oficiales lo hubieran referido a inspección secundaria para una interrogación significativa. Obviamente esto hubiera sido demasiado tarde, ya que de haber tenido éxito, él hubiera explotado el avión antes de que hubiera aterrizado. En este contexto, seguridad fronteriza requiere prevenir, en primer lugar, que Ab-

dulmutallab aborde el avión. Para estos propósitos, la frontera se convirtió en el aeropuerto de Schipol, en Ámsterdam, y el objetivo cambió al de identificación y prevención de individuos de alto riesgo en el flujo de pasajeros en su último punto de salida hacia los Estados Unidos.

El segundo caso fue Faisal Shahzad, el Bombardero de Times Square, ciudadano naturalizado estadounidense nacido en Pakistán, que fue al extranjero para recibir entrenamiento del Talibán en las tierras tribales fronterizas entre Afganistán y Pakistán¹⁶. Shahzad recibió apoyo y recursos del extranjero en el área metropolitana de Nueva York para construir un explosivo que intentaba detonar en Times Square. Frustrado en su plan por un guardia alerta, Shahzad trató de salir del país a bordo de un avión de Emirates Airlines. Información previa del manifiesto de pasajeros recibida por CBP acerca del vuelo de salida, aunada a datos históricos de viaje disponibles con relación a Shahzad, facilitaron su identificación y arresto en la pista de JFK segundos antes del despegue.

El tercer complot terrorista fue el envío de bombas de parcela por operativos de Al Qaeda en la Península Arábiga vía UPS y Federal

arrived in the United States and he presented himself for admission, officers would have referred him to secondary inspection for significant interrogation. This obviously would have been too late, because had he succeeded, he would have blown up the plane before it landed. Border security in this context requires that Abdulmutallab be prevented from boarding the plane in the first place. For these purposes, the border became Schipol Airport in Amsterdam, and the goal changed to the identification and preemption of high risk individuals in the flow of passengers at their last point of departure toward the United States.

The second case was Faisal Shahzad, the Times Square Bomber, a naturalized U.S. citizen born in Pakistan, who went abroad to receive training from the Taliban in the tribal borderlands between

Afghanistan and Pakistan.¹⁶ Sh-

ahzad received support and resources in the New York metropolitan area from abroad to construct an explosive device he intended to detonate in Times Square. Foiled by an alert guard, Shahzad attempted to flee the country on board an Emirates Airlines plane. Advance passenger manifest information received by CBP regarding the outbound flight, coupled with significant travel history data available concerning Shahzad, and facilitated his identification and apprehension on the tarmac at JFK seconds before takeoff.

The third terrorist plot was the shipment of parcel bombs by Al Qaeda operatives in the Arabian Peninsula via UPS and Federal Express.¹⁷ Sent from Yemen, addressed to locations in Chicago, the improvised explosive devices passed through airports in London and Dubai, after having been concealed in printer cartridges and timed to detonate over the United States. As a result of intelligence-sharing by Saudi authorities, we were able to deploy public- and private-sector resources to locate the packages before they reached their intended destinations. As in the other cases, the key lay in the collection, analysis, and sharing of data regarding the transnational origin, route, and flow, in this instance, of express carrier packages.

We understand our mission at CBP, within the Department of Homeland Security ("DHS"), from this perspective: keeping dangerous people and dangerous things away from the American homeland. We strive to accomplish this mission by exercising our authorities and utilizing our resources in a way that enlists both time and space as allies. The earlier that we can identify, intercept, and neutralize threats to the homeland, the safer our people will be. The further away geographically from the physical line that we can achieve these ends, the safer our country will be. The job for DHS, in short, is to secure flows of people and goods moving toward, and intending to enter, the United States. This altered paradigm regarding our mission has fundamental implications for DHS' strategic and

Express¹⁷. Enviados desde Yemen y dirigido a varios lugares en Chicago, los explosivos improvisados pasaron a través de aeropuertos en Londres y en Dubai, después de haber sido escondidos en cartuchos de tinta para impresora, y calendarizados para detonar sobre los Estados Unidos. Como resultado de la compartición de inteligencia de autoridades Sauditas, fuimos capaces de desplegar recursos públicos y del sector privado para localizar los paquetes antes de que llegaran a sus destinos. De igual manera que en otros casos, la clave está en la recopilación, análisis, y compartición de información relacionada con el origen transnacional, ruta, y flujo, en este caso, de paquetes aéreos.

Dentro del Departamento de Seguridad Nacional ("DHS"), entendemos nuestra misión en CBP desde esta perspectiva: mantener alejadas del territorio de los Estados Unidos a personas y cosas peligrosas. Nos esforzamos para lograr esta misión ejercitando nuestras autoridades y utilizando nuestros recursos de tal manera que alistemos como aliados tanto al tiempo como al espacio. Lo más pronto que podamos identificar, interceptar, y neutralizar amenazas al territorio nacional, lo más segura que estará nuestra gente. Lo más alejado geográficamente de la línea física que podamos alcanzar estas metas, lo más seguro estará nuestro país. En breve, el trabajo para DHS es asegurar flujos de gente y de bienes que se dirijan hacia y con la intención de entrar a los Estados Unidos. Este paradigma alterado acerca de nuestra misión tiene implicaciones fundamentales para el acercamiento estratégico y táctico para la organización y función, así como para las relaciones con otras agencias dentro y fuera del gobierno.

Manejo Conjunto de la Frontera

La invasión terrorista del 9/11 dio lugar al crecimiento de una preocupación con la seguridad del territorio estadounidense. El concepto de territorio nacional, como tal, era novedoso y aún incómodo para muchos en el contexto de los Estados Unidos. Se diferenció notable-

mente de nuestros énfasis iniciales en nuevas fronteras en la tesis de Frederick Jackson Turner¹⁸, o en el "destino manifiesto" que impulsó una expansión agresiva en las fronteras norte y sur en los Estados Unidos durante el siglo diecinueve.¹⁹

Este nuevo enfoque generó la creación de DHS, una fusión por fiat legislativo en 2003, de 22 agencias previamente extendidas a lo largo del panorama del gobierno estadounidense²⁰. La misma CBP fue formada a través de la fusión de cuatro organizaciones distintas provenientes de tres departamentos independientes a nivel de gabinete, en una agencia nueva – el Servicio de Patrulla Fronteriza y Servicio de Aduana de los Estados Unidos, involucrado con carga y bienes, proveniente del Departamento del Tesoro; y el Servicio de Inspección Agrícola, relacionado con plagas agrícolas e infestación potencial de nuestras tierras de cosecha, proveniente del Departamento de Agricultura.²¹

Nuestro esquema anterior de manejo dividido de la frontera, en operación desde el siglo diecinueve,

tactical approach to organization and function, as well as to relationships with other agencies within and outside the government.

Joint Border Management

The terrorist invasion of 9/11 gave rise to a preoccupation with the safety of the American homeland. The concept of homeland itself was novel, even uncomfortable for many in the U.S. context. It differed strikingly from our earlier emphasis on new frontiers in Frederick Jackson Turner's thesis,¹⁸ or the "manifest destiny" that drove an aggressive expansion of both northern and southern borders in the United States during the nineteenth century.¹⁹

This new focus generated creation of DHS, a merger by legislative fiat in 2003, of twenty-two agencies spread previously across the landscape of American government.²⁰ CBP itself was formed through the merger of four separate organiza-

tions from three separate cabinet departments into one new agency – the U.S. Border Patrol and Immigration and Naturalization Service from the Department of Justice, dealing with people seeking to enter the country legally and illegally; the U.S. Customs Service from the Treasury Department, dealing with cargo and goods; and the Agriculture Inspection Service from the Department of Agriculture, dealing with agricultural pests and potential infestation of our crop lands.²¹

Our previous scheme of divided border management, in place since the nineteenth century, was not efficient to say the least. But it was responsive to history. As John Barth, borrowing a bit from Oliver Wendell Holmes, noted in *The End of the Road*, "There's no reason in the long run why Italy shouldn't be shaped like a sausage instead of a boot, but that doesn't happen to be the case. The world is everything that is the case, and what the case is not a matter of logic."²² I learned this first hand in the 1990s as the U.S. Attorney for the Southern District of California. Appointed the so-called Border Czar in the Clinton Administration, and tasked to "coordinate" federal law enforcement from southern California to South Texas, success in the position was limited by the existing structure of separate stove pipes zealously maintained by bureaucratic rivalry and an unending competition for resources.

These tensions were swept aside in the crucible of 9/11 and unified border management was created for the first time in American history; and, it happens, for the first time across the globe in the world's history. Immigration, customs, and agricultural inspection authorities²³ exercised by the same officer working for a single agency defined by an overarching security mission, invented the institution of joint border management and the science and art of modern border protection. It sounds so sensible, and in practice it has turned out to be so. But it would not have come to pass in the absence of crisis, and we remain virtually alone in implementing it comprehensively.²⁴ I venture to project that over the next gene-

no era, por decir menos, eficiente. Pero respondió a la historia. Como notó John Barth en *El Final del Camino*, tomando prestado un poco de Oliver Wendell Holmes, “A final de cuentas, no hay razón por la cual Italia no debería tener la forma de una salchicha en lugar de una bota, pero ese no parece ser el caso. El mundo es todo y ese es el caso, y lo que es el caso no es cuestión de lógica.”²² Yo aprendí esto de primera mano en los 1990’s como el Abogado de los Estados Unidos para el Distrito Sur de California. Designado como el llamado Zar de la Frontera en la Administración del Presidente Clinton, y encargado de “coordinar” la aplicación federal de la ley desde el Sur de California hasta el Sur de Texas, el éxito en el puesto fue limitado por la estructura existente de “tuberías de estufa separadas” y mantenidas celosamente por la rivalidad burocrática y por una competencia interminable por recursos.

Estas tensiones fueron hechas a un lado en el crisol del 9/11, dando lugar por primera vez en la historia de los Estados Unidos, a un manejo unificado de la frontera; y también alrededor del planeta por primera vez en la historia del mundo. Inmigración, aduanas, y autoridades agrícolas de inspección²³ ejercitadas por el mismo oficial trabajando para una sola agencia definida por una misión de seguridad dominante, inventaron la institución de manejo conjunto de la frontera y la ciencia y arte de protección moderna de la frontera. Suena muy sensato, y en práctica así ha sido. Pero no hubiera sucedido en ausencia de crisis, y permanecemos virtualmente solos para implementarla de manera integral²⁴. Me aventuro a proyectar que en la próxima generación la gran mayoría de naciones se abocará al manejo conjunto de la frontera y se preguntará, en retrospectiva, así como lo hacemos nosotros, cómo pudieron haber funcionado de otra manera. Como el filósofo Arthur Schopenhauer aptamente indicó: “Cada verdad atraviesa por tres etapas... [;]... [S]egundo, es opuesta [violentamente] [;]... [y] [T]ercero, es considerada como obvia.”²⁵

Hacia una Iniciativa Integrada de Seguridad Nacional y del Territorio

La legislación de Seguridad Nacional de 2002²⁶, en la cual se estableció el Departamento de Seguridad Nacional (DHS), involucró la reorganización más amplia de las operaciones del poder ejecutivo desde la formación del Establecimiento Nacional Militar en 1947, el cual fue subsecuentemente renombrado en 1949 como Departamento de Defensa (DOD)²⁷. Conformado por 240,000 empleados²⁸, el DHS es la tercera agencia a nivel gabinete más grande después del DOD y del Departamento de Asuntos Veteranos (Department of Veterans Affairs)²⁹. Aun cuando las fusiones corporativas del DHS y el CBP han sido completadas, el desarrollo y realización de una misión integrada – en términos tanto de seguridad nacional y de protección fronteriza – se encuentra aún en proceso. La experiencia del DOD ha sido instructiva.

Establecido después de la Segunda Guerra Mundial, el DOD fue formado mediante la desintegración de las Fuerzas Armadas y Aéreas en componentes separados

ration most nations will turn to joint border management and wonder in retrospect, as we do, how they could have functioned otherwise. As Arthur Schopenhauer, the philosopher aptly noted: “Every truth passes through three stages . . . [F]irst, it is ridiculed [;] . . . [S]econd, it is [violently] opposed [;] . . . [and] [T]hird, it is regarded as self-evident.”²⁵

Toward An Integrated National and Homeland Security Enterprise

The Homeland Security Act of 2002,²⁶ establishing DHS, involved the largest reorganization of executive branch operations since formation of the National Military Establishment in 1947, subsequently renamed as the Department of Defense (“DOD”) in 1949.²⁷ Composed of 240,000 employees,²⁸ DHS

is the third largest cabinet agency after DOD and the Department of Veterans Affairs.²⁹ Although the corporate mergers within DHS and CBP are complete, the development and realization of an integrated mission—in terms of both homeland security and border protection—remain very much a work in process. The experience of DOD is instructive.

Established after World War II, the DOD was formed by breaking the Army/Air Force into separate components, then combining them with the Navy and Marines,³⁰ and affiliating the Coast Guard, at that time in the Treasury Department.³¹ While the Office of the Secretary of Defense worked from the outset toward new mechanisms of coordination, the proud legacies of the individual branches were retained—even fiercely maintained—and the process was slow-going. The lack of a genuinely integrated mission with corresponding joint operations was conspicuous by its absence. When the centrifugal forces at work became tragically apparent in the abortive Iranian hostage rescue mission in 1980 (and the fractured and uneven operation in Grenada to protect U.S. citizens a few years later), Congress stepped in and enacted the Goldwater-Nichols Act,³² requiring purposeful integration and “jointness” in operational planning and execution.³³ DOD has been working toward successful integration ever since, resulting in impressive military results. The latest evidence to convince remaining doubters, not few and far between among some admirals and generals, was the flawless, U.S. casualty-free, operation in Abbottabad, Pakistan, to eliminate Osama bin Laden.³⁴

We remain at a very early stage of institutional evolution within DHS and CBP to this end of integrated operations. It likely will take a generation or more to achieve, as was the case with DOD. Hopefully, history will spare us many devastating, precipitating, and accelerating events.

There remains a second compelling requirement for mission integration within the realm of border

y combinándolos entonces con la Armada y los Marineros³⁰, y afiliando a la Guardia Costera, integrada en ese tiempo dentro del Departamento del Tesoro³¹. Mientras la Oficina de la Secretaría de Defensa trabajaba desde un principio hacia nuevos mecanismos de coordinación, los legados orgullosos de las ramas individuales de estos cuerpos armados fueron retenidos – inclusive apasionadamente mantenidos – y el proceso era lento.

La falta de una misión genuinamente integrada con operaciones conjuntas correspondientes era conspicua por su ausencia. Cuando las fuerzas centrífugas en acción fueron trágicamente aparentes en el aborto de la misión de rescate de rehenes en Irán en 1980 (así como la operación fracturada y desbalanceada en Granada para proteger ciudadanos estadounidenses unos cuantos años después), el Congreso se involucró y promulgó la legislación Goldwater – Nichols,³² la cual requería una integración con propósito así como una ejecución y planeación operativa conjunta³³. Desde entonces, el DOD ha estado trabajando hacia una integración exitosa con resultados militares impresionantes. La evidencia más reciente para convencer a quienes permanecen dudosos, entre quienes figuran algunos generales y admirantes, fue la perfecta operación en Abbottabad, Pakistán para eliminar a Osama Bin Laden.³⁴

Permanecemos en una etapa temprana de evolución institucional dentro del DHS y CBP hacia este fin de operaciones integradas. Se requerirá probablemente más de una generación para lograrlo, como fue el caso con el DOD. Con suerte, la historia nos evitará muchos eventos devastadores, precipitados y acelerados.

Permanece aún un segundo requisito imperioso para lograr una misión integrada dentro del ámbito de protección fronteriza y seguridad nacional. Me refiero a la relación más amplia entre los militares y los cuerpos policiales. La necesidad intelectual – y en su mayor parte legal – ingenieril necesaria para crear teoría corregida que

permita alinear debidamente estas funciones y que defina seguridad del territorio como una especie de seguridad nacional, permanece en su infancia. Las consecuencias aparecen en una variedad de lugares. Luchamos para determinar si tratamos a los terroristas como criminales en la corte federal o como combatientes enemigos ante las cortes militares³⁵. Nos aferramos a posse comitatus como un baluarte constitucional, pero a su vez muchos temen que sea anacronismo en un ambiente transnacional de crimen y de terror.³⁶

En resumen, las viejas dicotomías y nuestra histórica reconciliación estadounidense de las mismas, ya no sirven de manera incuestionable como ciertas estrellas a través de las cuales podemos navegar de manera confiable. Las actividades militares actuales en Afganistán parecen estar menos conectadas para la obtención de ventajas geopolíticas clásicas, que con asegurar que el país, o cualquier país, no proporcionarán una base desde la cual personas y cosas peligrosas puedan ser lanzadas en contra de los Estados Unidos. Aun cuando los medios

protection and homeland security. I refer to the larger relationship between the military and law enforcement. The intellectual—largely legal—engineering necessary to create a revised theory that properly aligns these functions and clearly delineates homeland security as a species of national security remains in its infancy. The consequences show up in a variety of places. We struggle to determine whether to try terrorists as criminals in federal court or as enemy combatants before military tribunals.³⁵ We cling to posse comitatus as a constitutional bulwark, yet at the same time many fear it may be an anachronism in an environment of transnational crime and terror.³⁶

In short, the old dichotomies, and our historic American reconciliation of them, no longer serve unquestionably as certain stars by which we can reliably navigate. The current military activities in

Afghanistan seem less connected with obtaining classical geopo-

litical advantage than with assuring that country, or any other country, will not provide a base from which dangerous people and dangerous things can be launched against the United States. Although means and methods differ, this focus is identical to our border protection mission of securing flows of people and goods toward the homeland. There are distinctions here with a real difference to be sure. However, I submit, they need to be re-examined and re-analyzed carefully in a borderless world marked by continuums and flows rather than bright lines alone.

Making Data Into Useable Information

If borders are flows of people and goods, then those charged with securing and regulating those flows must confront the reality that ninety-seven to ninety-eight percent of the traffic is composed of lawful and compliant trade and travel.³⁷ The goal to identify and interdict dangerous passengers and cargo from among this otherwise legitimate mass generates a requirement to distinguish between high-risk and low-risk subjects.

Risk assessment thereby emerges as the keystone of border management. Information, in turn, becomes central to the evaluation of risk while data are the building blocks of timely and actionable information.

To fulfill its mission CBP has developed the U.S. government's largest collection, storage, and dissemination functions with respect to unclassified data. On a typical day, CBP exchanges 1.35 billion electronic messages with other government agencies, transportation carriers, customs brokers, and the plethora of additional participants in global travel networks and supply chains. These analytical communications are managed by CBP's National Targeting Centers for Passengers and Cargo, located in Virginia. They permit access, respectively, to records of each traveler and every cargo shipment—land, sea, and air—that have crossed a U.S. border through a port of entry during

y los métodos difieren, este enfoque es idéntico a nuestra misión de protección fronteriza de asegurar el flujo de personas y bienes hacia el territorio nacional. Hay seguramente distinciones aquí con diferencias reales. Sin embargo, yo propongo que estas necesitan ser reexaminadas y reanalizadas cuidadosamente en un mundo sin fronteras delineado por continuidad y flujos, en lugar de solo líneas brillantes.

Transformando Datos en Información Útil

Si las fronteras son el flujo de personas y bienes, entonces aquellos responsables de regular y asegurar esos flujos deben enfrentarse a la realidad de que, entre un noventa y siete y noventa y ocho por ciento de ese tráfico está compuesto de viajes e intercambios lícitos³⁷. El objetivo de identificar y prohibir cargamento y pasajeros peligrosos entre las masas legítimas, genera un requerimiento para distinguir entre sujetos de alto y bajo riesgo.

De esta manera, la evaluación de riesgo emerge como la clave de manejo de la frontera. La información, a su vez, se convierte en fundamental para la evaluación del riesgo mientras que los datos son esenciales para la obtención de una información oportuna y procesable.

Para lograr su misión, CBP ha desarrollado la más grande recolección, almacenamiento y disseminación de datos no clasificados gubernamentales estadounidenses. En un día típico, CBP intercambia 1.35 billones de mensajes electrónicos con otras agencias gubernamentales, de vehículos de transporte, agentes aduanales y con la plétora de participantes adicionales en redes globales de viajes y cadenas de suministro.

Estas comunicaciones analíticas son administradas por los Centros de Identificación Nacional de Pasajeros y Cargamento del CBP, ubicadas en Virginia. Ellos permiten el acceso, respectivamente, a información de cada viajero y envío de cada cargamento – por vía terrestre, marítima o aérea – que ha cruzado una frontera estadounidense

de manera legal o ilegal a través de un puerto de entrada durante los últimos ocho años. Búsquedas sofisticadas de reglas utilizando algoritmos complejos, escanean estos datos para identificar amenazas conocidas y desconocidas basadas en riesgos potenciales identificados por el DHS y la comunidad de inteligencia. La determinación de objetivos llevada a cabo de esta manera, aumenta nuestra capacidad de encontrar a personas y cosas peligrosas de las cuales estamos pendientes en la frontera. Cada transacción relacionada con la frontera es escudriñada de esta manera.

Se resalta la lógica en este ambiente de intercambio y acceso de información y datos. En la era moderna, lo que hemos aprendido desde niños permanece más cierto que nunca: la información es poder. Sin embargo, la moraleja tradicional

the past eight years, legally or illegally. Sophisticated rule searches, utilizing complex algorithms, scan this data for both known and unknown threats based on potential risks identified by DHS and the intelligence community. Targeting in this fashion enhances our capacity to find the dangerous people and dangerous things for which we are on the lookout at the border. Each border-related transaction is scrutinized in this way.

The logic in this environment of information data sharing and access is highlighted. In the modern age, what we learned as children remains true as ever: information is power. However, the traditional moral of the story has been upended entirely. Those who hoard information today, expecting their power to grow by forcing others to ask for it, soon find themselves isolated and



www.flink.pe

Seguridad • Identificación • Control



**CERTIFICADO ISO 17712:2013 H
HIGH SECURITY SEAL**

LA NUEVA GENERACIÓN EN PRECINTOS DE SEGURIDAD

Av. El Sauce 145 - Surquillo
Lima - Perú

(51-1) 273 7179
(51-1) 273 7181

ventas@flink.pe

de la historia ha cambiado drásticamente. Los que acumulan hoy en día información, esperando que su poder crezca al forzar a otros a pedirla, pronto se encuentran aislados y con el transcurso del tiempo ignorados. La abundancia de datos y la proliferación de fuentes alternativas de información en línea le dan un valor agregado al intercambio; la información de uno se convierte en más valiosa, es decir útil y procesable, haciendo uso de ésta para obtener otra información y datos, reflejando y personificando puntos de referencia adicionales que facilitan la conexión de puntos entre estas.

Las implicancias para la burocracia son significativas así como lo son las tensiones con arreglos organizacionales convencionales tipo "silo" o "tuberías de estufa". Como lo aclara Lawrence Wright en *The Looming Tower*, la CIA y el FBI descubrieron en la secuela inmediata después del 9/11, que la información no compartida contenida en los expedientes de ambas, contenía mucho de lo que si hubiera sido compartido, hubiera revelado la conspiración de Al Qaeda³⁸. Como crédito de estas agencias, los datos e información compartida entre estas dos, aunque imperfecta, se ha incrementado exponencialmente durante la última década. Esta información e inteligencia anti-terrorista compartida, junto con el suministro de datos relacionados con viajes foráneos proporcionados por el CBP, ha comprobado una y otra vez su valor para la seguridad nacional.³⁹

Los obstáculos para que esto suceda con mayor rapidez fuera del contexto anti-terrorista no deberían ser subestimados. En el frente internacional, el intercambio de datos relacionados con la frontera, inclusive entre los aliados más cercanos, permanece en una etapa primitiva. Enfoques anticuados y limitados de intereses nacionales y nociones reflexivas de privacidad y de libertades civiles restringe la disposición para compartir, y refuerza las preocupaciones de provincia y miopes de larga duración.

Influencias similares operan en la esfera doméstica en la cual persisten divisiones burocráticas

profundamente arraigadas. Esto es particularmente cierto cuando se traen a la escena de un crimen diferentes perspectivas sobre una misión. Para los investigadores, los cuales son guiados por el modelo de justicia penal, la información se mantiene cercana y en expedientes para ser evaluada para su potencial como "evidencia admisible" en un juicio. Para el policía en acción, esta misma información puede ser inteligencia crucial clave para las actividades preventivas de un crimen en ese momento. La falla de utilización de la información, en deferencia a su utilización subsecuente en la sala de un juzgado, es la regla actual más que la excepción. Con el transcurso del tiempo, este hábito cultural y manera de pensar dará lugar a los beneficios lógicos y convincentes del intercambio de inteligencia e información. Con suerte, una vez más las consecuencias catastróficas no necesitan ser la partera del cambio inevitable.

Expeditando el Traslado y el Comercio y el Comercio Legal como un Régimen de Seguridad

La visión sostenida por mucho tiempo plantea que la seguridad y el comercio son variables independientes compitiendo en un juego

over time ignored. The abundance of data and the proliferation online of alternative sources of information place a premium on sharing; one's information becomes more valuable, i.e., useful and actionable, by leveraging it off of other information and data embodying and reflecting additional reference points that facilitate a connecting of dots.

The implications for bureaucracy are significant as are the tensions with conventional "silo" or "stove-piped" organizational arrangements. As Lawrence Wright makes clear in *The Looming Tower*, the CIA and the FBI discovered in the immediate aftermath of 9/11 that information unshared in their separate files contained much of what, had it been combined, would have revealed the Al Qaeda conspiracy.³⁸ To the credit of these agencies, the

data and information sharing between them, while not perfect, has increased exponentially during the past decade. This shared counter-terrorist intelligence and information, together with foreign travel-related data supplied by CBP, has proven its worth to homeland security time and time again.³⁹

The obstacles to this happening quickly outside of the counter-terrorist context should not be underestimated. On the international front, border-related data sharing, even among the closest of allies, remains in a primitive stage. Old-fashioned limited views of national interest and reflexive notions of privacy and civil liberties restrict willingness to share and reinforce parochial and myopic concerns of long duration.

Similar influences operate in the domestic sphere where deep-seated bureaucratic divisions persist. This is particularly true when different perspectives on mission are brought to a crime scene. For investigators, guided by the criminal justice model, information is maintained on close hold in case files and evaluated for its potential as "admissible evidence" in a prosecution. For the cop on the beat, this same information may be crucial intelligence key to crime prevention activity at the moment. Failure to act on the information in deference to its subsequent use in the courtroom is the current rule rather than the exception. Over time, this cultural habit of mind will give way to the logic and compelling benefits of intelligence and information sharing. Hopefully, again, catastrophic consequence need not be the midwife of inevitable change.

Expediting Legitimate Trade and Travel as a Security Regime

The long-held view posits that security and trade are independent variables competing in a zero sum game. According to conventional wisdom, trade facilitation, the expedited movement of commerce, and security, ensuring the safety of that commerce must be balanced to an optimal equilibrium. The concept of "so much security" in exchange for

de suma cero. De acuerdo a la sabiduría convencional, la facilitación del comercio, el movimiento expeditado del comercio, y la seguridad, asegurando la seguridad de ese comercio, debe balancearse hacia un equilibrio óptimo. El concepto de "tanta seguridad" a cambio de "tanto retraso" en el procesamiento del comercio ha gobernado a las operaciones llevadas a cabo en los puertos de entrada por generaciones. Sin embargo, la administración de riesgos aplicada de manera exhaustiva, muestra a esta noción, no solo teóricamente falsa, sino también prácticamente no-productiva y contraproducente.

Para evitar examinar cada pieza de paja por separado, solo hay dos formas en que se puede localizar la aguja proverbial en un pajar. La primera es poseer inteligencia específica de dónde está la aguja para simplemente sacarla del pajar. Muy de vez en cuando, pero con frecuencia creciente, tenemos acceso a ese tipo de inteligencia granulada. Esto es lo que ocurrió en el caso de las parcelas de UPS y FedEx provenientes de Yemen. Recibimos información muy concreta que nos permitió entrar al flujo global de millones de paquetes de tránsito y lograr encontrar precisamente los dos paquetes cargados de explosivos.

Pero no siempre podemos contar con ese tipo de inteligencia operativa. Así que, la única alternativa restante para localizar la aguja en el pajar es reducir el tamaño del pajar. Y la manera de hacer el pajar más pequeño es diferenciar de manera rutinaria entre sujetos de alto y bajo riesgo, y expeditar el movimiento del segundo a través del sistema global.

De hecho, segmentar los flujos de tráfico con base en el riesgo es una condición necesaria para incrementar la seguridad fronteriza a cualquier nivel de asignación de recursos. Expeditamos el comercio legal y el viaje de personas a través de controles en las fronteras para que podamos enfocar nuestros escasos recursos regulatorios y de inspección en el tráfico del cual tenemos información despectiva, o del cual carecemos de información necesaria para realizar un juicio só-

lido sobre su legitimidad. Por ende, trasladando rápidamente a viajeros habituales y cargamento usual a través de los puertos de entrada, no sólo es bueno para la economía, ya que dados los volúmenes que enfrentamos, es esencial para la función misma de seguridad.

En consecuencia, expeditar el comercio e intensificar la seguridad, no es antagónico el uno hacia el otro ni son asuntos mutuamente exclusivos que requieran equilibrio. Por el contrario, son parte integrante de un solo proceso. Este enfoque para administrar flujos se ha vuelto la piedra angular de nuestro sistema de manejo de fronteras en los Estados Unidos.

CBP está realizando la reingeniería de sus funciones internas de comercio y sus protocolos de inspección en el campo para representar este modelo regulatorio. Las iniciativas de Viajero de Confianza y Transportista de Confianza son elementos centrales clave a la estrategia⁴⁰. Entrada Global es un programa de seguridad que extiende autorización acelerada a viajeros pre-aprobados y de bajo riesgo que ingresan por vía aérea a los Estados Unidos⁴¹. Los programas NEXUS y SENTRI operan de manera similar para expeditar el paso a través de nuestros cruces fronterizos terres-

"so much delay" in the processing of trade has governed port of entry operations for generations. Risk management, however, comprehensively applied, leaves this notion not only theoretically false but also practically counter-productive and self-defeating.

Short of examining every piece of straw separately, there are only two ways one can find the proverbial needle in a haystack. The first is to have very specific intelligence about where the needle is so that you can reach into the middle of the haystack and pluck it out. Every once in a while, but with increasing frequency, we have access to that kind of granulated intelligence. That is what occurred in the case of the UPS and FedEx parcels from Yemen. We received very concrete information and were able to reach into the global flow of millions of packages

then in transit and ferret out the precise two packages laden with explosives.

But we cannot always count on that kind of actionable intelligence. So the only other way to find the needle in the haystack is to make the haystack smaller. And the way to make the stack smaller is to differentiate routinely between high- and low-risk subjects, and expedite movement of the latter through the global system.

In fact, segmenting traffic flows according to risk is a necessary condition of heightening border security at any level of resource allocation. We expedite lawful trade and travel through border controls so that we may focus our scarce regulatory and inspectional resources on that traffic about which we have derogatory information, or about which we lack sufficient information to make a sound judgment regarding its legitimacy. Moving ordinary travelers and regular cargo quickly through ports of entry, therefore, is not only good for the economy, but given the volumes we confront, it is essential to the security function itself.

Expediting trade and heightened security, accordingly, are neither antithetical to one another nor are they mutually exclusive matters requiring balance. To the contrary they are part and parcel of a single process. This approach to managing flows has become the cornerstone of our system of border management in the United States.

CBP is re-engineering its internal trade functions and field inspection protocols to embody this regulatory model. Trusted Traveler and Trusted Shipper initiatives are central elements key to the strategy.⁴⁰ Global Entry is a security program that extends expedited clearance to pre-approved low-risk air travelers entering the United States.⁴¹ The NEXUS and SENTRI programs operate similarly to expedite passage through our land border crossings with Canada and Mexico respectively.⁴² Comparable benefits in the cargo context are conferred on members of the Customs/Trade Partnership Against Terrorism ("CTPAT") program.⁴³

These trusted partner programs offer the same "grand bargain": in

tres con Canadá y México, respectivamente⁴². Beneficios comparables en el contexto de cargamentos son conferidos a miembros del programa Aduanas/ Sociedad Comercial en Contra del Terrorismo (“C-TPAT”).⁴³

Estos programas de socios de confianza ofrecen la misma “gran ganga”: a cambio de compartir información con el gobierno la cual le permite aprobar el estatus de seguridad y antecedentes de personas y entidades participantes, el gobierno se compromete a dos obligaciones recíprocas⁴⁴. Primero, mantendrá en confianza la información recibida y la utilizará únicamente con el propósito para el cual fue entregada. Segundo, el viajero, importador, o transportista, una vez aprobado y considerado como confiable, recibirá el beneficio de traslado acelerado hacia el país.

Esta dinámica destaca la importancia crucial de asociaciones genuinas con los sectores públicos y privados al igual que con otros países. Lo que es requerido no es sólo la intensificación de la asociación, sino un cambio en la calidad y naturaleza de la interacción. El modo prevaleciente de ayer – el mandato gubernamental y el cumplimiento del sector privado – debe dar lugar al modelo de un régimen regulatorio co-creado que encarna desde el inicio la “gran ganga” para reaccionar a la amenazas del crimen terrorista/transnacional en constante evolución. La respuesta conjunta pública-privada en la secuela del complot de transporte de Yemen, Detección Avanzada de Carga Aérea (“ACAS”),⁴⁵ captura el requerimiento e ilustra el camino óptimo para avanzar.

A través de información avanzada y la toma anticipada de decisiones por todos los participantes en la cadena de suministro de carga aérea, incluyendo CBP, la Administración de Seguridad y Transporte, las compañías aéreas, transportistas de fletes, y administraciones postales internacionales, somos capaces de co-crear un proceso que reduce el “pajar” y tomar acciones sobre las “agujas” lo más temprano posible en el proceso. Ultimadamente, la meta es establecer requerimientos

globales para la información avanzada y asegurar que el cargamento de alto riesgo identificado por ACAS sea examinado físicamente bajo el marco regulatorio y protocolos apropiados.⁴⁶

Ante la ausencia auténtica de este tipo de colaboración, no podemos superar el reto de incrementar estos programas de confianza y seguridad de tal manera que puedan producir a la vez un efecto material satisfactorio, tanto en nuestro perfil de seguridad como en nuestra competitividad económica.⁴⁷ Aquí, menos no es más; y el “punto de inflexión” de Malcom Gladwell es la meta.

Estados Unidos, México, y Canadá: Una Norte América Interméstica

El nuevo paradigma fronterizo tiene implicaciones especiales – y ofrece una promesa especial – hacia nuestros vecinos fronterizos terrestres al norte y al sur. La situación es única, primero, por la proximidad física de nuestra geografía. Compartimos 1,900 millas de frontera con México y 5,400 millas de frontera con Canadá (incluyendo las localizadas entre Alaska y el Yukón). Una segunda dimensión singular proviene de la historia. Posterior a conflictos armados con cada uno de

exchange for sharing information with the government that permits it to vet the security status and background of participating persons and entities, the government commits itself to two reciprocal obligations.⁴⁴ First, it will maintain the information received in confidence and utilize it solely for the purpose it was given. Second, the traveler, importer, or shipper, once vetted and deemed trusted, will receive the benefit of expedited movement into the country.

The dynamic here highlights the crucial importance of genuine partnerships with the public and private sectors as well as with other countries. What is required here is not only the intensification of partnership but a change in the quality and nature of the interaction. Yesterday’s prevailing mode—

government mandate and private sector compliance—must give way to the model of a co-created regulatory regime that embodies the “grand bargain” from the outset in reacting to evolving terrorist/transnational crime threats. The joint public-private response in the aftermath of the Yemen cargo plots, Air Cargo Advance Screening (“ACAS”),⁴⁵ captures the requirement and best illustrates the optimal way forward. Through advance information and early decision-making by all participants in the air cargo supply chain, to include CBP, the Transportation Security Administration, air carriers, freight forwarders, and international postal administrations, we are able to co-create a process to reduce the “haystack” and take action on the “needles” as early in the process as possible. Ultimately, the goal is to establish global requirements for advance information and ensure that high risk cargo identified by ACAS is physically screened under the appropriate regulatory framework and protocols.⁴⁶

Absent authentic collaboration of this kind we cannot surmount the challenge of scaling up these programs of trust and confidence such that they will yield at once satisfactory material effect on both our security profile and our economic competitiveness.⁴⁷ Less is not more here; and Malcolm Gladwell’s “tipping point” is the goal.⁴⁸

United States, Mexico, and Canada: An Intermestic North America

The new border paradigm has special implications—and holds out special promise—for our land border neighbors to the north and south.

The situation is unique, first because of the physical proximity of our geography. We share 1,900 border miles with Mexico and 5,400 miles of border with Canada (including those between Alaska and the Yukon). A second dimension of uniqueness stems from history. Following armed conflicts with each of our neighbors in the nineteenth century, treaties and subsequent

nuestros vecinos en el siglo diecinueve, tratados y ajustes territoriales pacíficos subsiguientes nos han bendecido con las fronteras terrestres desmilitarizadas más extensas del mundo.⁴⁹

Estos desarrollos en espacio y a lo largo del tiempo han creado una relación entre los Estados Unidos y con cada uno, México y Canadá, que es igualmente única. Es una relación que no es ni internacional en el sentido clásico, ni tampoco es doméstica - por supuesto, dada la existencia de soberanías separadas. En cambio, utilizando una frase acuñada por Bayless Manning en los 1970s, la relación es "intermés-tica".⁵⁰

No obstante lo anterior, el hecho es que nuestras fronteras con México y Canadá han sido y continúan siendo inmensamente ineficientes desde el punto de vista del manejo de flujos de personas y cargamento. La razón de esto es la asimetría entre nosotros y nuestros vecinos⁵¹. Sólo en la línea fronteriza somos iguales en términos de poder jurídico, como en ningún otro aspecto en la relación bilateral. En la frontera, nuestros vecinos han protegido celosamente las prerrogativas de soberanía para reforzar su orgullo e identidad nacional y para evitar el dominio político, económico y cultural por el "coloso" en su umbral. Porfirio Díaz, líder de México entre 1877 y 1880 y nuevamente entre 1884 y 1911, resumió el sentimiento: "Pobre México, tan lejos de Dios y tan cerca de los Estados Unidos"⁵². Particularmente fuerte en México, el mismo sentido ha existido entre Canadienses, aunque expresado en diferentes asuntos y de maneras diferentes⁵³. Re-imaginando y luego reinventando nuestras fronteras con México y Canadá en el contexto de flujos de comercio y flujos de personas se ha vuelto crucial, tanto para las bases de seguridad como económicas.

En cuanto al comercio, el surgimiento de bloques de comercio global destaca la importancia de ver la prosperidad económica de los Estados Unidos cada vez más desde la perspectiva de mejorar la competitividad Norte Americana. Para competir exitosamente a los largo

del siguiente medio siglo con Asia del Este, el subcontinente Indio, y Brasil, debemos llevar el Tratado de Libre Comercio de Norte América ("NAFTA") al siguiente nivel⁵⁴. El camino crítico hacia este fin está incrementando significativamente la eficiencia de nuestras fronteras para reducir los costos de transacción de cruces-fronterizos actuales, de diez a veinte por ciento o más en la "Autopista NAFTA".

Con respecto a la seguridad, el enfoque debe cambiar de una exclusiva en líneas fronterizas terrestres, norte y sur, a una interesada en la necesidad de un "perímetro de seguridad continental"⁵⁵. Este enfoque tendría a Canadá, los Estados Unidos, y a México identificando e interceptando de manera conjunta a personas y cosas peligrosas mientras se mueven en flujos globales hacia continente Norteamericano. La longitud de nuestras fronteras terrestres, aunada a la necesidad económica de evitar "espasmas" (en la frase Canadiense), elogia este camino. El modelo aquí es el comando de la Defensa Aérea de Norte América ("NORAD") que habilita a Canadá y a los Estados Unidos a rastrear y defender conjuntamente el espacio aéreo de la parte norte del continente de amenazas aéreas.⁵⁶

peaceful territorial adjustments have blessed us with the longest demilitarized land borders in the world.⁴⁹

These developments in space and over time have created a relationship between the United States and each of Mexico and Canada that is equally unique. It is a relationship that is neither international in the classical sense nor is it domestic—of course, given the existence of separate sovereignties. Instead, to use a phrase coined by Bayless Manning in the 1970s, the relationship is "intermestic."⁵⁰

Notwithstanding all of this, the fact remains that our borders with Mexico and Canada have been and remain largely inefficient from the standpoint of managing flows of people and cargo. The reason for this is the asymmetry between us and our neighbors.⁵¹ Only at the border line are we equal as a mat-

ter of juridical power as nowhere else in the bilateral relationship. At the border, our neighbors have jealously guarded the prerogatives of sovereignty to reinforce their national pride and identity and to avoid political, economic, and cultural domination by the "colossus" on their threshold. Porfirio Díaz, Mexico's ruler between 1877 and 1880 and again between 1884 and 1911 summarized the sentiment: "Poor Mexico, so far from God and so near to the United States."⁵² Particularly pronounced in Mexico, the same sense has existed among Canadians, albeit expressed on different issues and in different ways.⁵³ Reimagining and then reinventing our borders with Mexico and Canada in the context of trade flows and the flows of people has become crucial on both security and economic grounds.

Regarding commerce, the emergence of global trading blocs highlights the imperative of viewing U.S. economic prosperity increasingly from the perspective of enhancing North American competitiveness. To compete successfully over the next half century with East Asia, the Indian subcontinent, and Brazil, we must take the North American Free Trade Agreement ("NAFTA") to the next level.⁵⁴ The critical path to this end is increasing significantly the efficiency of our borders in order to reduce current cross-border transactional costs by ten to twenty percent or more on the "NAFTA Highway."

With respect to security, the focus must shift from an exclusive one on land border lines, north and south, to one concerned with the necessity for "continental perimeter security."⁵⁵ This approach would have Canada, the United States, and Mexico jointly identifying and intercepting dangerous people and things as they move in global flows toward the North American continent. The length of our land borders, coupled with the economic need to avoid "thickening" them (in the Canadian phrase), commends this course. The model here is the North American Air Defense ("NORAD") command that enables Canada and the United States to jointly track and defend the northern continental airspace from aviation threats to it.⁵⁶

Bajo el liderazgo del Presidente Obama, hay un progreso considerable a reportar en los frentes económicos y de seguridad, tanto con México y con Canadá. En Mayo del 2010, el Presidente, junto con el Presidente de México Felipe Calderón, emitió la Declaración del Manejo de Fronteras del Siglo Veintiuno⁵⁷. Remoldando sustancialmente la relación estratégica, la Declaración alejó decisivamente la relación bilateral de las conversaciones acusatorias del pasado sobre migración y narcóticos. Reconociendo el interés por la seguridad nacional de los Estados Unidos en la lucha histórica de México contra el crimen organizado, ambos presidentes adoptaron una doctrina de “co-responsabilidad” tanto para flujos legales e ilegales a través de la frontera. Viendo las drogas y el tráfico de ilegales venir al norte y las armas de fuego y bultos de dinero en efectivo hacia el sur como un solo ciclo vicioso de criminalidad ha creado las condiciones para una cooperación binacional en la aplicación de la ley que era inimaginable hace incluso cinco años.


El Más Allá de la Frontera: Una Visión Compartida de Seguridad Perimetral y una Declaración de Competitividad Económica (“Declaración de Más Allá de la Frontera”), creada en febrero de 2011 por Presidente Obama y el Primer Ministro de Canadá Stephen Harper, representa igualmente una impresionante partida en el contexto de la relaciones estadounidenses-canadienses⁵⁸. Construyendo sobre unos cimientos más duraderos y profundos de confianza, la Declaración de Más Allá de la Frontera ha generada un asombroso y ambicioso plan de acción que abarca la totalidad de las agendas de seguridad y competitividad económica de los Estados Unidos y Canadá. De manera franca y directa aborda asuntos que habían sido diferidos amablemente en el pasado, desde la compartición de información a la pre-inspección de cargamento y reciprocidad para que el personal de las agencias del orden ubicados en el país de cada uno porten armas.

Estas correcciones de rumbo y progresos en política estadouni-

dense han sido navegados en procesos paralelos con nuestros vecinos, respetando la sensibilidad de la soberanía en ambos lados, al igual que las diferencias y las dificultades inherentes en las negociaciones. No obstante, el escenario ha sido montado para una discusión trilateral creciente en la siguiente generación que ofrece una enorme promesa a los tres países y la América del Norte que comparten.

Conclusión

El poeta Francés Paul Valéry ha observado: “El [reto de] nuestros tiempos es que el futuro no es lo que solía ser”.⁵⁹ Los temas explorados aquí permanecerán siendo los temas de seguridad y desarrollos económicos en las próximas décadas, mientras que nosotros experimentamos sus efectos domésticos, internacionales, e intermésticos. A través de los lentes de líneas y flujos, vemos ambos, un viejo final y el nuevo comienzo de las fronteras.

Presentado inicialmente en la conferencia Ira M Belfer, en la Escuela de Derecho de Brooklyn, el 6 de octubre del 2011; publicado en el Brooklyn Journal of International Law 2012, vol. 37, n° 2, mayo, pp. 389-406. El autor y los editores del Brooklyn Journal of International Law han dado permiso para publicar este trabajo. 

Under President Obama’s leadership, there is considerable progress to report on both the economic and security fronts with both Mexico and Canada. In May 2010, the President, together with Mexican President Felipe Calderon, issued the Twenty-First Century Border Management declaration⁵⁷. Substantially recasting the strategic relationship; the declaration decisively moved the bilateral relationship away from the accusatory conversations of the past over migration and narcotics. Acknowledging the U.S. national security stake in Mexico’s historic struggle against organized crime, the two presidents adopted a doctrine of “co-responsibility” for both legal and illegal flows across the border. Viewing


drugs and alien smuggling coming north and guns and bulk cash going south as a single vicious cycle of criminality has created the conditions for bi-national law enforcement cooperation that was unthinkable even five years ago.

The Beyond the Border: A Shared Vision of Perimeter Security and Economic Competitiveness declaration (“Beyond the Border declaration”), created in February 2011 by President Obama and

Canadian Prime Minister Stephen Harper represents an equally stunning departure in the context of United States-Canadian relations⁵⁸. Building upon a longer standing and deeper foundation of trust, the Beyond the Border declaration has generated a staggeringly ambitious action plan that encompasses the entire breadth of the United States-Canada security and economic competitiveness agendas. It forthrightly addresses matters that had been deferred politely in the past, ranging from information sharing to the pre-inspection of cargo and the reciprocal carrying of weapons by law enforcement personnel stationed in each other’s country.

These course corrections and strides in U.S. policy have been navigated in parallel process with our neighbors, respecting sensitivities of sovereignty on ends, as well as the differences and the difficulties inherent in the negotiations. Nonetheless, the stage has been set for an increasingly trilateral discussion over the next generation that holds out enormous promise for the three countries and the North America they share.

Conclusion

The French poet Paul Valéry has observed: “The [challenge of] our times is that the future is not what it used to be.”⁵⁹ The themes explored here will remain the subjects of security and economic developments over the next decades as we experience their domestic, international, and intermestic effects. Through the lens of lines and flows, we see both an old end and the new beginning of borders. 

Notes

1. The U.S. Customs Service was established by the Fifth Act of the First Congress on July 31, 1789. About 1600-1799, U.S. Dep't of Treas., <http://www.treasury.gov/about/history/Pages/1600-1799.aspx> (last updated Nov. 13, 2010).
2. Robert Frost, Mending Wall, in *The Poetry of Robert Frost: The Collected Poems, Complete and Unabridged* 33 (Edward Connery Lathem ed., 1969).
3. Monica Ortiz Uribe, El Paso, San Diego Among Safest Cities, KPBS.org (Nov. 22, 2010), <http://www.kpbs.org/news/2010/nov/22/el-paso-san-diego-among-safest-cities/>.
4. Thomas S. Kuhn, *The Structure of Scientific Revolutions* 10-13 (2d ed. 1962).
5. In Kuhn's context these shifts marked the transition from a Ptolemaic or pretentious way of seeing —the earth anchors the universe— to the materially more modest Copernican one —the sun centers the solar system— and so on through a mechanical Newtonian model to the uncertainties inherent in the relativist paradigm captured by Einstein. *Id.* at 66-91.
6. See Mark Jenkins, Tea Horse Road: The Forgotten Road, *Nat'l Geographic Mag.* (May 2010), <http://ngm.national-geographic.com/2010/05/tea-horse-road/jenkins-text>.
7. Charles Hirschman & Elizabeth Mogford, Immigration and the American Industrial Revolution from 1880 to 1920, 38 *Soc. Sci. Res.* 897 (2009).
8. On a Typical Day in Fiscal Year 2010, CPB..., CBP.gov (Feb. 25, 2011), http://www.cbp.gov/xp/cgov/about/accomplish/previous_year/fy10_stats/typical_day_fy2010.xml.
9. U.S. Customs & Border Prot., *Import Trade Trends: Fiscal Year 2010 Year-End Report 18* (2010) [hereinafter *Import Trade 2010 Report*], available at http://www.cbp.gov/linkhandler/cgov/trade/trade_programs/trade_trends/itt.ctt/itt.pdf.
10. *Securing America's Borders: CBP Fiscal Year 2010 in Review Fact Sheet*, CBP.gov (Mar. 15, 2011), http://www.cbp.gov/xp/cgov/newsroom/fact_sheets/cbp_overview/fy2010_factsheet.xml [hereinafter *CBP 2010 in Review Fact Sheet*].
11. American territory, of course, was again invaded in 1941 by Japan's sneak attack at Pearl Harbor.
12. Edward Alden, Companies Take Action as Visa Curbs Hurt Trade, *Fin. Times*, Jan. 29, 2003 at 7; See generally Edward Alden, *The Closing of the American Border* (Harper Collins Publishers 2008).
13. In addition, we have been subject to "home-grown" terrorist events such as that carried out at Fort Hood by Maj. Nidal Hasan, the attack on the New York subway system planned by Najibullah Zazi and the murder of a military recruiter in Arkansas. Robert D. McFadden, *Army Doctor Held in Ft. Hood Rampage*, *N.Y. Times* (Nov. 6, 2009), <http://www.nytimes.com/2009/11/06/us/06forthood.html?ref=nidalmalikhasan>.
14. Kenneth Chang, *Explosive on Flight 253 is Among Most Powerful*, *N.Y. Times* (Dec. 7, 2009), <http://www.nytimes.com/2009/12/28/us/28explosives.html>.
15. *Ten Years after 9/11: Can Terrorists Still Exploit Our Visa System?*: Hearing Before the H. Comm. on Homeland Sec. Subcomm. on Border & Mar. Sec., 112th Cong. 2 (2011) (statement of Edward J. Ramotowski, Acting Assistant Sec'y for Visa Services, Dep't of State), available at <http://homeland.house.gov/sites/homeland.house.gov/files/Testimony%20Ramotowski.pdf>.
16. Mark Mazzetti & Scott Shane, *Evidence Mounts for Taliban Role in Bomb Plot*, *N.Y. Times* (May 5, 2010), <http://www.nytimes.com/2010/05/06/nyregion/06bomb.html>.
17. Erika Solomon & Phil Stewart, *Al Qaeda Yemen Wing Claims Parcel Plot, UPS Crash*, *Reuters* (Nov. 5, 2010), <http://www.reuters.com/article/2010/11/05/us-usa-yemen-bomb-idUSTRE6A44PU20101105>.
18. Frederick Jackson Turner, *The Significance of the Frontier in American History*, in *Frederick Jackson Turner: Wisconsin's Historian of the Frontier* 26-47 (Martin Ridge ed., 1986).
19. See generally Albert Katz Weinberg, *Manifest Destiny: A Study of Nationalist Expansionism in American History* (Quadrangle Books 1963)(1935).
20. *History: Who Became Part of the Department?*, Dep't of Homeland Sec., http://www.dhs.gov/xabout/history/editorial_0133.shtm (last visited Feb. 26, 2012).
21. *See The Future is Now*, U.S. Customs Today (Feb. 2003), <http://www.cbp.gov/xp/CustomsToday/2003/February/future.xml>.
22. John Barth, *The End of the Road* 76 (rev. ed. 1967) (emphasis omitted).
23. CBP also serves as the single executive agent for forty other federal agencies charged with administrative or regulatory duties regarding incoming and outgoing people and things. These include, notably, the Food and Drug Administration, the Environmental Protection Agency, the Consumer Products Safety Commission, and the Department of Transportation.
24. Canada, the United Kingdom, and Australia are among a handful of countries which have taken steps, large and small, toward unification. Each, however, has stopped short of a full merger of responsibilities. The Canadian Border Services Agency ("CBSA"), for example, regulates the ports of entry while the Royal Canadian Mounted Police ("RCMP"), separately governed, acts between the ports of entry and elsewhere through the interior of the country. The Australian Customs and Border Protection Services ("ACBP") shares border-related responsibilities with the Department of Immigration and Citizenship ("DIAC"). The United Kingdom Border Agency ("UKBA"), authorized to enforce immigration laws and collect customs duties, is not charged with counter-terrorist responsibilities.
25. *The Harper Book of Quotations* 451 (Robert I. Fitzhenry ed., 3d ed. 1993) (quoting Arthur Schopenhauer) [hereinafter *Harper Book of Quotations*].
26. *Homeland Security Act of 2002*, Pub. L. No. 107-296, 116 Stat. 2135.
27. *About the Department of Defense (DOD)*, U.S. Dep't of Def., <http://www.defense.gov/about/> (last visited Feb. 26, 2012) [hereinafter *About the DOD*].
28. *About, Dep't of Homeland Sec.*, <http://www.dhs.gov/xabout/> (last updated Feb. 13, 2012).
29. *The Executive Branch*, White House, <http://www.whitehouse.gov/our-government/executive-branch> (last visited Feb. 26, 2012).
30. *About the DOD*, *supra* note.
31. *The Coast Guard became part of the Department of Homeland Security in 2003. Coast Guard History: When Was the Coast Guard Established?*, U.S. Coast Guard, <http://www.uscg.mil/history/faqs/when.asp> (last modified Jan. 31, 2012).
32. *Goldwater-Nichols Department of Defense Reorganization Act of 1986*, Pub. L. No. 99-433, 100 Stat. 992 (codified at 10 U.S.C. § 101 et seq. (2006)).
33. Bruce Berkowitz, *Intelligence Reform: Less Is More*, *Hoover Digest* (Apr. 30, 2004), <http://www.hoover.org/publications/hoover-digest/article/6809>.
34. Peter Baker, Helene Cooper & Mark Mazzetti, *Bin Laden is Dead, Obama Says*, *N.Y. Times* (May 1, 2011), http://www.nytimes.com/2011/05/02/world/asia/osama-bin-laden-is-killed.html?_r=1&hp.
35. *See Civilian, Military Trials Prosecute Terrorism Suspects Differently*, *USA TODAY* (Nov. 22, 2009, 11:58 PM), http://www.usatoday.com/news/washington/2009-11-22-civilian-vs-military-trials_N.htm.
36. *See Nathan Canestaro, Homeland Defense: Another Nail in the Coffin for Posse Comitatus*, 12 *Wash. U. J.L. & Pol'y* 99, 99-144 (2003).
37. *Import Trade 2010 Report*, *supra* note 9, at 18.

38. See Lawrence Wright, *The Looming Tower: Al-Qaeda and the Road to 9/11* (2006).
39. Two notable cases involve the arrest and conviction of U.S. lawful permanent resident Najibullah Zazi and U.S. born citizen David Coleman Headley, formerly known as Daood Sayed Gilani. See *United States v. Zazi*, No. 09-CR-663, 2010 WL 2710605 (E.D.N.Y. June 30, 2010); *United States v. Kashmiri*, No. 09 CR 830-4, 2011 WL 1326373, at *1–5 (N.D. Ill. Apr. 1, 2011). Zazi was recruited by Al Qaeda to conduct suicide attacks using explosives against the New York City subway system. See Zazi, 2010 WL 2710605, at *1. Headley helped plan the November 2008 attacks in Mumbai in concert with Al Qaeda and Pakistan-based terrorist organization Lashkar-e-Taiba. See Kashmiri, 2011 WL 1326373, at *1–2; Sebastian Rotella *The American Behind India's 9/11—And How U.S. Botched Chances to Stop Him*, *Pro Publica* (November 22, 2011, 10:52 AM), <http://www.propublica.org/article/david-headley-homegrown-terrorist>.
40. Budget Hearing Before the H. Appropriations Comm., Subcomm. on Homeland Sec., 112th Cong. 181–87 (2011) (testimony of Comm'r Alan Bersin, U.S. Customs & Border Prot.), available at http://www.dhs.gov/ynews/testimony/testimony_1300738129469.shtm.
41. *Id.*
42. See *Trusted Traveler Programs*, U.S. Customs & Border Prot., http://www.cbp.gov/xp/cgov/travel/trusted_traveler/ (last visited Feb. 26, 2012).
43. See C-TPAT: Overview, CBP.gov, http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/ctpat/what_ctpat/ctpat_overview.xml (last visited Feb. 26, 2012).
44. *Import Trade 2010 Report*, supra note 9, at 1–18.
45. *Cargo Security: Advance Electronic Information & Screening*, IATA (Oct. 2011), <http://www.iata.org/whatwedo/cargo/tracker/october-2011/pages/security.aspx>.
46. An analogous approach to the regulation of passengers in the context of international partnerships exists in the Visa Waiver Program (VWP). VWP travelers must use secure, machine readable travel documents and must obtain pre-travel authorization from the Electronic System for Travel Authorization (ESTA) before embarking for the United States. Countries participating in the program, currently thirty-six in number, must meet heightened security standards that are periodically verified and offer visa free travel to U.S. citizens and nationals. See 8 USC 1187 (2006); 8 USC 1732(c) (2006).
47. Commencing in December 2010, CBP has integrated its trusted traveler programs by extending Global Entry benefits to NEXUS and SENTRI members and vice-versa. *Global Entry Expansion Federal Notice Published*, CBP.gov (Dec. 29, 2010), http://www.cbp.gov/xp/cgov/travel/travel_news/global_published.xml. Nearly one million persons presently participate. CBP 2010 in Review Fact Sheet, supra note 10. More than ten-thousand companies are validated in the C-TPAT Cargo security program. *C-TPAT Reaches 10,000 Members*, 4 *Frontline Mag.*, no. 1 Winter 2011, at 5, available at http://nemo.cbp.gov/opa/frontline/winter_frontline2011.pdf. On the international front, CBP has developed and continues to strengthen supply chain security through “mutual recognition agreements” with trusted partners in cargo to include Canada, the European Union, Japan, Jordan, Korea, and New Zealand. CBP has non-binding trusted traveler agreements with Brazil, Canada, Germany, Korea, Mexico, the Netherlands, Qatar and the United Kingdom. See Susan Holliday, *Global Entry Takes Off: Private-Sector Support Fuels Boost in Frequent Flier Program*, 4 *Frontline Mag.*, no. 1, Winter 2011, at 11, available at http://nemo.cbp.gov/opa/frontline/winter_frontline2011.pdf.
48. Malcolm Gladwell, *The Tipping Point* (2000).
49. The Rush-Bagot Treaty in 1817 with Canada (through Britain following the War of 1812) and the Treaty of Guadalupe Hidalgo in 1848, concluding the U.S.-Mexico War, established lasting peace. Additional boundary agreements were reached amicably: with Canada (British North America) through the Webster-Ashburton Treaty (1842) and the Oregon Treaty (1846), and with Mexico through the Gadsden Purchase (1853). See *Milestones*, Off. of the Historian, <http://history.state.gov/milestones> (follow “1801-1829” or “1830-1860” hyperlink; then select border agreement name) (last visited Feb. 26, 2012).
50. Bayless Manning, *The Congress, The Executive and Intermestic Affairs: Three Proposals*, 55 *Foreign Aff.* 306, 309 (1977).
51. The populations of the United States, Canada, and Mexico are 313 million, 34 million and 113 million, respectively. *Country Comparison: Population*, in *Central Intelligence Agency, The World Factbook* (July 2011)[hereinafter *World Factbook*], available at <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2119rank.html>. Economically, their gross domestic products are \$15.04 trillion (U.S.), \$1.39 trillion (Canada), and \$1.657 trillion. *Field Listing: GDP (Purchasing Power Parity)*, in *World Factbook*, supra, available at <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2001.html>.
52. *Harper Book of Quotations*, supra note 25, at 31; *Chronology of Leading Historical Events in Mexico*, in Randolph Wellford Smith, *Benighted Mexico* 383 (1916).
53. See, e.g., Meg Bortin, *Global Poll Shows Wide Distrust of United States*, *N.Y. Times* (June 27, 2007), <http://www.nytimes.com/2007/06/27/news/27iht-pew.4.6365578.html?pagewanted=all>.
54. Known as *Tratado de Libre Comercio (“TLC”)* in Mexico, NAFTA dramatically expanded annual U.S. trade flows (imports and exports) with Canada (\$525.3 billion in 2010) and Mexico (\$393 billion in 2010), making them our first and third largest commercial partners. *Top Trading Partners*, *Foreign Trade Statistics*, <http://www.census.gov/foreign-trade/statistics/highlights/top/top1012yr.html> (last updated July 12, 2011). The second, fourth and fifth rankings belong respectively, to China (\$456.8 billion in 2010), Japan (\$180.9 billion in 2010) and Germany (\$130.9 billion in 2010). *Id.*
55. See, e.g., John Noble, *Fortress America or Fortress North America*, 11 *L. & Bus. Rev. Am.* 461 (2005).
56. Canadian and U.S. military forces rotate NORAD command responsibilities. On 9/11, for example, General Ralph Eberhart of the USAF was the military officer in charge of leading NORAD's response to the terrorist attack and his Deputy Commander was Lieutenant-General Kenneth Pennie of the Canadian Forces Air Command. See Adam J. Hebert, *The Return of NORAD*, 85 *Air Force Mag.*, no. 2., Feb. 2002, at 50 available at <http://www.airforce-magazine.com/MagazineArchive/Documents/2002/February%202002/0202norad.pdf>.
57. *Twenty-First Century Border Management*, U.S.-Mex., May 19, 2010 (declaration of U.S. Pres. Obama & Mex. Pres. Calderon), available at <http://www.whitehouse.gov/the-press-office/declaration-government-united-states-america-and-government-united-mexican-states-c>.
58. *beyond the Border: A Shared Vision for Perimeter Security and Economic Competitiveness*, U.S.-Can., Feb. 4, 2011 (declaration of U.S. Pres. Obama & Can. Prime Minister Harper), available at <http://www.dhs.gov/xlibrary/assets/wh/us-canada-btb-action-plan.pdf>.
59. See *The Greatest Quotations of All Time* 264 (Anthony St. Peter ed., 2010)

<http://www.state.gov/j/inl/rls/rm/199808.htm>

Führ, Allison André; Paixão, Carlos Henrique Oliveira e Silva. *Diplomacia Corporativa: fator de alavancagem internacional para empresas privadas*. V Congresso Nacional de Excelência em Gestão, Julho, 2009. In: http://www.excelenciaemgestao.org/Portals/2/documents/cneg5/anais/T8_0192_0626.pdf
<http://www.un-documents.net/ocf-08.htm#II> – Body of Global Agreements on Sustainable Development.

FORO: Tercero Civil Responsable

Conozca las responsabilidades legales y penales ante un hallazgo de carga ilícita



Objetivo

Concientizar a nuestros asociados sobre los riesgos, alcances y responsabilidades de ser Tercero Civil Responsable, así como los procedimientos a seguir ante el hallazgo de sustancias ilícitas dentro de la carga.

Dirigido a

Gerente Generales, Gerentes de Operaciones, Gerente de Seguridad y Coordinadores BASC de empresas certificadas y en proceso de certificación.

Inscripciones a través de
www.bascperu.org

Informes

Cynthia Flores - cynthia.flores@bascperu.org

Teléfono: 6128300 anexo 2225

Expositor

Dr. Juan Mendoza
Fiscal Antidrogas
MINISTERIO PÚBLICO -
FISCALÍA DE LA NACIÓN

Fecha

10 de marzo

Hora

8:00 a.m.

Lugar

S.N.I
Sociedad Nacional de
Industrias
Calle Los Laureles 365
San Isidro

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