



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

CAPÍTULO PERÚ

Cargo

Security

PUBLICACIÓN ESPECIALIZADA EN SEGURIDAD DE LA CADENA DE SUMINISTRO INTERNACIONAL

AÑO VIII / 2015 - 24

EDICIÓN ESPECIAL

18

años asegurando la
cadena de suministro
internacional

YEARS ENSURING THE
INTERNATIONAL SUPPLY CHAIN

No más retrasos en la
expansión del aeropuerto
de Lima (Pág. 14)

Situación mundial del
programa OEA
(Pág. 27)

Las oportunidades y
amenazas en el transporte
marítimo al 2030 (Pág. 34)

¿Qué sectores pueden contar con la Certificación BASC?

La Certificación BASC está presente en los siguientes sectores:



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
Carolina Flores Porras

Suscripciones y Publicidad / Subscription & Advertising
info@bascperu.org

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



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

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

Asociación de Exportadores - ADEX
Carlos Lozada Zingoni

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

Asociación de Agentes de Aduana del Perú -
Ricardo Bello Angosto

Asociación Peruana de Agentes Marítimos - APAM
Sabino Zaconeta Torres

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

Asociación de Servicios Aeroportuarios Privados - ASAEP
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 N° 00153963
(Resolución N° 010346-2009/DSD-INDECOPI)

Contenido / Content

PORTADA / COVER

- 2 Palabras del Presidente de BASC PERÚ
SPEECH OF PRESIDENT OF BASC PERU
- 4 Palabras del Presidente Internacional de la Organización Mundial BASC
SPEECH OF INTERNATIONAL PRESIDENT OF WORLD BASC ORGANIZATION
- 5 Saludos de entidades de apoyo por el 18 aniversario de BASC PERÚ
STAKEHOLDERS GREETINGS ABOUT 18 ANNIVERSARIES
- 9 Nueva sede corporativa
NEW CORPORATE HEADQUARTERS
- 11 Comercio internacional: riesgos que perduran en el tiempo
INTERNATIONAL TRADE: LONG-TIME PERSISTING RISKS

CARGA AÉREA / AIR CARGO

- 14 No más retrasos en la expansión del aeropuerto de Lima.
Dra. Patricia Siles, Directora de AETA.
NO MORE DELAYS IN THE EXPANSION OF LIMA'S AIRPORT.
Esq. Patricia Siles, director of AETA.
- 18 Invertimos un millón de dólares para modernizar nuestro sistema de video-vigilancia y control. Arturo Cassinelli Sánchez, Gerente General de TALMA.
WE INVESTED ONE MILLION DOLLARS TO MODERNIZE OUR VIDEO SURVEILLANCE AND CONTROL SYSTEM. Arturo Cassinelli Sanchez, general manager of TALMA.
- 21 GLOBALTRACE: Software de trazabilidad. Armando Grados Mogrovejo, Gerente General de Frio Aéreo Asociación Civil.
GLOBALTRACE: TRACEABILITY SOFTWARE. Armando Grados Mogrovejo, general manager of Frio Aereo Asociacion Civil.

GESTIÓN GUBERNAMENTAL / GOVERNANCE

- 23 un programa de seguridad (...) es una iniciativa país en la que todos (...) debemos estar involucrados y trabajar conjuntamente".
Martín Ramos Chávez, Superintendente Nacional de la SUNAT.
"A SECURITY PROGRAM (...) IS AN INITIATIVE AS A COUNTRY IN WHICH WE ALL SHALL BE INVOLVED AND WORK JOINTLY". Martín Ramos Chávez, Superintendent at SUNAT.

COMERCIO SEGURO / SECURE COMMERCE

- 27 Situación mundial del programa OEA
WORLD STATUS OF AEO PROGRAMS
- 30 La necesidad de una cadena de suministro seguro.
Michael Laden, Presidente de Directorio de Trade Innovations, Inc.
THE NECESSITY OF A SECURE SUPPLY CHAIN.
Michael Laden, chief executive officer of Trade Innovations, Inc.

TRANSPORTE MARÍTIMO / MARITIME TRANSPORT

- 34 Las oportunidades y amenazas en el transporte marítimo al 2030.
Alfredo Graham, Director de Calidad Académica de CENTRUM, Pontificia Universidad Católica del Perú.
OPPORTUNITIES AND THREATS TO MARITIME TRANSPORTATION BY 2030.
Alfredo Graham, director of Academic Quality at CENTRUM, Pontificia Universidad Católica del Perú.

MUNDO BASC / WORLD BASC

- 37 Principales actividades de BASC PERÚ 2015
MAIN ACTIVITIES OF BASC PERU 2015



Logramos el programa OEA: empresas, autoridades e instituciones internacionales

WE MET THE AEO PROGRAM: COMPANIES, AUTHORITIES AND INTERNATIONAL INSTITUTIONS

En 1997 el Servicio de Aduanas de los Estados Unidos puso a disposición de los países que hacían parte del Pacto Andino de Naciones un procedimiento que ayudaría a prevenir la contaminación con drogas de las exportaciones destinadas a su país. Es así como se crea el programa Business Alliance for Secure Commerce (BASC), precursor de lo que hoy denominamos 'comercio seguro'.

El 24 de octubre de 1997 se crea en el Perú la Coalición Empresarial Anti-contrabando de Drogas (CEAD) como contraparte local del programa BASC. En 1998 adoptamos la sigla CEAD y en el 2003 la sigla BASC PERÚ.

Han pasado 18 años desde aquel entonces. Nuestro primer presidente del Consejo Directivo fue el Sr. Carlos Bruce Montes de Oca en el periodo 1997 al 2000. Posteriormente el Sr. Carlos Lazarte Hoyle (+) fue presidente en los dos periodos siguientes consecutivos que abarcó desde el 2000 al 2007, luego el Sr. Raúl Saldías Haettenschweiler ejerció del 2007 al 2009 y del 2014 a la fecha, en tanto que la Sra. María del Carmen Masías Guzmán hizo lo propio del 2010 al 2013.

En estos años aparecieron nuevas amenazas al comercio internacional y como consecuencia de ello en los Estados Unidos de América se crea Home Land Security, Customs and Border Protection - CBP, y el programa C-TPAT. Poco tiempo después el mundo siguió este rumbo y la Organización Mundial de Aduanas (OMA) creó el Marco de Estándares para Asegurar y Facilitar el Comercio (SAFE) y con ello el programa del Operador Económico Autorizado (OEA).

In 1997, a procedure that would help prevent exports with destination to the United States from becoming contaminated with drugs was made available by the United States Customs Service to the countries that were part of the Andean Pact. This is how the Business Alliance for Secure Commerce (BASC), precursor of what is now called 'safe trade', was created.

On October 24, 1997 the Business Anti-Smuggling Coalition was created in Peru, as a local counterpart to the BASC program. We adopted the acronym CEAD (for its initials in Spanish) in 1998, and the acronym BASC PERU in 2003.

Eighteen years have since passed. The first president of our Board of Directors was Mr. Carlos Bruce Montes de Oca for the 1997-2000 period. Subsequently Mr. Carlos Lazarte Hoyle (+) was president during the next two periods, from 2000 to 2007. Similarly, Mr. Raul Saldias Haettenschweiler served from 2007 to 2009 and from 2014 to date, while Mrs. Maria del Carmen Masias Guzman served from 2010 to 2013.

New threats to international trade appeared in recent years and, as a result, the United States created the Department of Homeland Security (Customs and Border Protection - CBP) and the C-TPAT program. Shortly after, the world followed this lead and the World Customs Organization (WCO) created the Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade (SAFE) along with the Authorized Economic Operator program (AEO).

En un entorno global donde las empresas y las naciones son víctimas del narcotráfico, terrorismo, contrabando, etc., es donde la semilla de BASC germinó, desarrolló y proporcionó sus frutos: C-TPAT, OEA y luego el ISO 28000. Estos son nuestros herederos y compañeros de ruta en la práctica del comercio seguro.

En el 2008 iniciamos la campaña para que el Perú suscribiera la carta de intención del SAFE ante la OMA, para ello se contó con el apoyo de la Sra. María Isabel Frassinetti, Intendente de la SUNAT; del Sr. Carlos Posada, Superintendente Adjunto de Aduanas; y del Sr. Manuel Velarde, Superintendente de la SUNAT. Este último suscribió, en abril del 2009, la carta dirigida a la OMA. Nuestro reconocimiento a ellos y a la Sra. Tania Quispe, quien en noviembre de 2012 puso en marcha el programa OEA en el Perú, en su calidad de Superintendente de la SUNAT.

Si bien en la actualidad enfrentamos un difícil escenario, el objetivo de mis palabras es alentarlos a continuar con la frente en alto por el camino que nos hemos trazado, y felicitarlos por el rol activo asumido que redundará en la competitividad de nuestro querido Perú.

Las empresas, gremios, nuestros colaboradores y todos aquellos que nos antecedieron, contribuyeron a que BASC PERÚ sea una exitosa asociación sin fines de lucro que engalana al sector privado socialmente responsable y que gracias al apoyo que recibimos y brindamos a las agencias del estado e instituciones académicas con las que trabajamos, me permito afirmar, a nombre de nuestro Consejo Directivo, que hemos cumplido nuestro objetivo de promover el comercio seguro al haber alcanzado nuestra mayoría de edad y que nos comprometemos a seguir escribiendo la historia de nuestro comercio exterior.

Feliz Décimo Octavo Aniversario.

In a global environment of drug trafficking, terrorism, smuggling, etc., is where the BASC seed germinated, developed and provided its benefits: C-TPAT, AEO and then the ISO 28000 standard. These are our heirs and partners in the field of safe trade.

In 2008 we started a campaign for Peru to sign the SAFE letter of intent, with the support of Mrs. Maria Isabel Frassinetti, SUNAT Manager; Mr. Carlos Posada, Deputy Superintendent of Customs, and Mr. Manuel Velarde, SUNAT superintendent. The latter signed the letter addressed to the World Customs Organization in April 2009. We express our appreciation to them and to Mrs. Tania Quispe who, as Superintendent of SUNAT, launched the AEO program in Peru in November 2012.

Even though we are facing a difficult scenario, my goal is to encourage us all to continue with our heads held high on the path we have set, and to congratulate you for assuming an active role impacting the competitiveness of our beloved Peru.

Companies, unions, our employees and all those who preceded us, they have all contributed to BASC PERU becoming a successful non-profit organization which embellishes the socially responsible private sector. Thanks to the support we receive and provide to state agencies and academic institutions with which we work, I am in the position of saying, on behalf of our Board of Directors, that we have fulfilled our goal of promoting safe trade. At BASC PERU, having reached its age of majority, we are committed to continue writing the history of our foreign trade, since we will always be present during the hard times.

Happy Eighteenth Anniversary

Raúl Saldías Haettenschweiler
Presidente / President
BASC PERÚ



Empresas y aduanas, trabajando juntos, constituyen el camino más efectivo

COMPANIES AND CUSTOMS WORKING TOGETHER CONSTITUTE THE MOST EFFECTIVE WAY

En nombre de World BASC Organization (WBO), me honra felicitar al Capítulo BASC PERÚ, con motivo de su XVIII aniversario. En mis cinco años como Presidente Internacional de esta organización, he sido testigo del firme compromiso de la Dirección del Capítulo con la misión y visión de BASC y he visto las competencias, el profesionalismo y la dedicación de todos sus colaboradores.

BASC PERÚ ha trabajado diligentemente para promover BASC en su país, ofreciendo servicios de alta calidad que generan valor a las más de 700 empresas asociadas al Capítulo.

A nivel personal me siento orgulloso de este liderazgo, en especial el de su Director Ejecutivo, César Venegas, y el Presidente de su Junta Directiva, Raúl Saldías, quien también se desempeñó durante los últimos cuatro años como Presidente del Consejo Directivo de World BASC Organization.

El Sr. Saldías ha trabajado sin descanso para promover con éxito el crecimiento y la imagen de BASC a nivel global, colaborando directamente con organizaciones públicas y privadas internacionales. Aprovecho esta oportunidad para darles las gracias a los dos, por el incansable apoyo a la organización.

Todos en BASC estamos orgullosos de nuestra historia. Fuimos establecidos como una organización empresarial sin ánimo de lucro fundada con el apoyo de U.S. Customs and Border Protección – CBP, bajo la premisa de que empresas y aduanas, trabajando juntos, constituyen el camino más efectivo para alcanzar los objetivos mutuos de la facilitación del comercio y seguridad fronteriza.

El éxito de BASC PERÚ, en un país que ha enfrentado muchos desafíos de seguridad nacional en los últimos 18 años, es prueba de que la premisa de BASC representa el mejor modelo no sólo para la seguridad, sino también para la paz y la prosperidad de un país.

En nombre de WBO presento mis más sinceras felicitaciones a cada una de las empresas asociadas al Capítulo, a los miembros de su Junta Directiva y a todos los hombres y mujeres, que hacen parte del staff del Capítulo, por tantos logros alcanzados.

Así mismo, les reitero mis mejores deseos en el camino del éxito continuo. Muchas felicidades!

On behalf of the World BASC Organization (WBO), it gives me great pleasure to congratulate BASC PERU on the occasion of its 18th anniversary.

In my five years as President International, WBO, I have witnessed the unwavering commitment of the Peru Chapter leadership to the mission and vision of BASC. I have also seen the competence, professionalism and dedication of its staff.

The BASC PERU Chapter has worked diligently to promote BASC in Peru and provide quality services and benefits to its more than 700 member companies.

As a result, the men and women employed by the BASC PERU Chapter have helped it become the largest among all the chapters in BASC, and have made great contributions to the overall success of the BASC program in the Americas.

On a personal level, I am proud of the current BASC PERU Chapter leadership, especially its Chapter Director, Cesar Venegas, and Raul Saldias, the President of its Board of Directors, who has also been President of the World BASC Organization's Board of Directors over the last four years.

Mr. Saldias, has worked tirelessly to promote with great success the global growth of BASC. I take this opportunity to thank them both for their support for me as well as the BASC organization.

All of us at BASC are proud of our history. BASC is a non-profit, business led organization founded with the support of U.S. Customs and Border Protection on the premise that business and customs, working together, is the most effective way to achieve our mutual goals of trade facilitation and border security.

The success of BASC PERU, in a country facing many economic and national security challenges over the last 18 years provides ample evidence to the world that the BASC premise is not only a good theory that works in practice, but is also the best formula for economic growth, peace and prosperity in a country.

On behalf of WBO I present my sincere congratulations to each company associated at chapter, to members of its Board of Directors and all men and women who are part of the Chapter's staff, because their many achievements. Likewise, I reiterate my best wishes on the path of continued success. Congratulations!

Fermin Cuza

Presidente Internacional / International President
World BASC Organization

Saludos de entidades de apoyo

STAKEHOLDERS GREETINGS



Martín Ramos Chávez
Superintendente Nacional
de la SUNAT
SUNAT Superintendent

Expreso un cordial saludo al Consejo Directivo de BASC PERÚ con motivo del aniversario número XVIII de creación institucional. Es propicia la ocasión para destacar los importantes y permanentes aportes en la seguridad de la cadena logística del comercio exterior, tarea en la cual la SUNAT viene participando activamente y con estrecha coordinación con las demás entidades públicas y privadas vinculadas al comercio exterior.

Reiteramos nuestro compromiso de aunar esfuerzos en pro de un comercio exterior seguro, y reiteramos nuestra felicitación a BASC PERÚ por su aniversario deseándole éxitos en el cumplimiento de sus objetivos. Martín Ramos Chávez les reitera sus sentimientos de estima y consideración especial.

I share my kind regards to the Board of Directors of BASC PERU on its XVIII anniversary of its institutional creation. It is a propitious occasion to highlight the important and permanent contributions to the supply chain security of foreign trade, a task in which SUNAT has been actively participating in close coordination with other public and private entities related to foreign trade.

We reiterate our commitment to join efforts in favor of safe trade, and again, congratulations BASC PERU on your anniversary. We wish you success in achieving your goal. I reiterate the respect and special consideration I have for your organization.



Carlos Castro Alvarado
Presidente de la Asociación
Marítima del Perú -
ASMARPE
President of Peruvian
Maritime Association.

En nombre del Consejo Directivo de la Asociación Marítima del Perú - ASMARPE, el cual presido y en el mío propio, me complace saludar al capítulo peruano de la Alianza Empresarial para un Comercio Seguro - BASC PERÚ con motivo de la celebración de sus 18 años de vida institucional, reconociendo el valioso aporte a la competitividad del comercio exterior peruano por medio de la importante misión de fomentar el comercio seguro en nuestro país, brindando a la comunidad exportadora y a su cadena logística, la orientación y herramientas adecuadas para estos fines.

Cabe destacar que desde 1997, BASC PERÚ, en asociación con el sector público, privado y organismos internacionales, ha logrado importantes frutos, generando en las empresas vinculadas una cultura de prevención en seguridad de las operaciones de comercio e incorporando estándares y procedimientos de control y seguridad, acordes con las exigencias internacionales.

Me queda solamente reiterar mis felicitaciones a su Junta Directiva y a las empresas que la conforman, deseándoles éxitos en los futuros retos y larga vida.

On behalf of the Board of Directors of the Peruvian Maritime Association - ASMARPE, which I lead, and on my own behalf, I am pleased to salute the Peruvian chapter of the Business Alliance for Secure Commerce - BASC PERU on the occasion of the celebration of its 18 years of institutional life, recognizing the valuable contribution to the competitiveness of Peruvian foreign trade through the important mission of promoting safe trade in our country, providing the export community and its supply chain with the proper guidance and tools for these purposes.

It is worth mentioning that, since 1997, BASC PERU, in partnership with the public and private sectors and international organizations, has achieved significant results. This has created a culture of prevention in related companies, in the security of trading operations and incorporating control and safety standards and procedures, in line with the international requirements.

I reiterate my congratulations to its Board of Directors and to the companies that compose it, wishing them success in future challenges as well as a long life.



Aldo R. Defilippi.
Director Ejecutivo de la
Cámara de Comercio
Americana del Perú,
AmCham Perú
Executive Director of the
American Chamber of
Commerce of Peru.

En nombre de la Cámara de Comercio Americana del Perú, AmCham Perú, saludamos y felicitamos a Business Alliance for Secure Commerce Perú (BASC PERÚ) por su XVIII aniversario y la pronta inauguración de su nuevo local institucional, en el que estamos seguros continuarán impulsando el comercio seguro, en particular a los Estados Unidos.

Ciertamente, BASC PERÚ se mantiene a la vanguardia en la prevención y gestión de la seguridad del comercio exterior y fomenta una cultura de prevención en la cadena de suministro de las organizaciones que operan en los mercados internacionales.

Labores como la suya son las que permiten minimizar los riesgos que acarrearán las actividades ilícitas y las malas prácticas que atentan contra el comercio seguro y generan la confianza de las autoridades del U.S. Customs and Border Protection y otras entidades del gobierno de los Estados Unidos.

Consideramos que esta nueva etapa servirá para incrementar la cooperación con otras organizaciones como la nuestra y buscaremos trabajar conjuntamente para aprovechar experiencias e intercambio de información y buenas prácticas en beneficio de todos los actores involucrados en la actividad comercial internacional.

On behalf of the American Chamber of Commerce of Peru, AmCham Peru, we salute and congratulate the Business Alliance for Secure Commerce Peru (BASC PERU) for its XVIII anniversary and the upcoming opening of its new institutional office, in which we are sure it will continue to promote safe trade, particularly to the United States.

BASC PERU certainly remains at the forefront of prevention and safety management of foreign trade and promotes a culture of prevention in the supply chain of organizations that operate in the international markets.

BASC PERU's work allows the risks carried by illegal activities and malpractices, which threaten safe trade, to be minimized. It also earns the trust of US Customs and Border Protection authorities and other government agencies in the United States.

We believe that this new stage will serve to increase cooperation with other organizations, such as ours, and we will seek to work together to make the most of experiences and exchange of information and best practices, for the benefit of all those involved in foreign trade.



Eduardo Amorrortu.
Presidente de la
Asociación de
Exportadores, ADEX
President of the
Exporters Association
in Peru.

El desarrollo del comercio exterior peruano, exportaciones e importaciones, constituye uno de los factores determinantes para impulsar el desarrollo económico y social del país y ambas actividades deberían de contar con la seguridad en su cadena logística, como un elemento clave para la ejecución exitosa de sus operaciones.

Tanto ADEX como sus empresas asociadas están plenamente identificadas con la necesidad de aplicar buenas prácticas y elevados estándares de seguridad y trazabilidad en la cadena operativa de comercio exterior, que permitan prevenir y/o responder eficazmente cualquier amenaza en este proceso.

Por ello, compartimos con la alianza empresarial BASC PERÚ, el objetivo de impulsar una cultura de seguridad en las cadenas logísticas, y en su XVIII aniversario de creación saludamos sus logros y reiteramos nuestra plena identificación con los objetivos y esfuerzos que realizan para promover un comercio internacional seguro, en estrecha coordinación con los correspondientes organismos públicos y privados, a nivel nacional e internacional.

The development of Peruvian foreign trade, exports and imports, is one of the determining factors to promote the country's economic and social development. These two activities should rest on the safety of their supply chain as a key element for the successful implementation of their operations.

ADEX, along with its associated companies, is fully aware of the need to apply good practices and high standards of safety and traceability in the operational chain of foreign trade, to prevent and/or respond effectively towards any threat to this process.

Therefore, we share with BASC PERU Business Alliance the goal of promoting a culture of safety for supply chains. On this, the XVIII anniversary of its creation, we salute their achievements and reiterate our full identification with the goals and efforts to promote safe trade, in close coordination with the relevant public and private organizations at both national and international level.



Arturo Cassinelli Sánchez.
Presidente de la Asociación
de Servicios Aeroportuarios
Privados, ASAEP. Gerente
General de Talma Servicios
Aeroportuarios S.A.
President of the Private
Airport Services Association.
General Manager of Talma
Servicios Aeroportuarios S.A.

ASAEP felicita a BASC PERÚ por su XVIII aniversario y por la inauguración de su nueva sede institucional, y reconocemos su compromiso con la institucionalización de la cultura de seguridad en las cadenas logísticas y la promoción del comercio seguro en nuestro país, objetivos que admiramos y apoyamos como empresa privada.

Asimismo, hacemos énfasis en la importancia de la labor que cumple BASC en el Perú mediante la implementación de sistemas de gestión e instrumentos aplicables al comercio internacional y sectores relacionados, acciones que facilitan el desarrollo del país.

ASAEP reitera su compromiso con BASC para que continúe cumpliendo su importante rol, consolidando de esta manera, la cultura de la seguridad en el Perú.

ASAEP congratulates BASC PERU on its XVIII anniversary and the inauguration of its new institutional office, and recognizes their commitment to the institutionalization of safety culture in supply chains and the promotion of safe trade in our country. We, as a private company, admire and support these objectives.

We emphasize the importance of the work accomplished by BASC in Peru in the implementation of management systems and instruments applicable to international trade and the related sectors, actions that facilitate the development of the country.

ASAEP reiterates its commitment to BASC, so it can continue to fulfill its important role, thus strengthening the safety culture in Peru.



Jorge Von Wedemeyer
Knigge.
Presidente de la Cámara
de Comercio de Lima
President of the Lima
Chamber of Commerce

Nombre de la Cámara de Comercio de Lima felicito los proyectos y logros de BASC PERÚ por su trayectoria y por el prestigio conquistado en los últimos dieciocho años que tiene su presencia en nuestro país.

La labor que cumple BASC PERÚ en el mercado resulta importante en el desarrollo de las actividades económicas y comerciales que se realizan en el país, pues es la seguridad un elemento clave que permite consolidar un comercio internacional ágil y confiable.

La importante tarea de promover la cultura de seguridad y protección en el comercio internacional cobra aún más relevancia en países emergentes donde las actividades comerciales están altamente expuestas a las influencias del narcotráfico, terrorismo y otras acciones ilícitas, que arriesgan las actividades empresariales y dañan la imagen del país.

Es por ello que toda labor de prevención, como la tarea que realiza BASC PERÚ, ayuda a asegurar que los productos y servicios cumplan con los objetivos para los cuales fueron concebidos, ayudando a que el comercio exterior se consolide, fomentando así el crecimiento económico.

On behalf of the Lima Chamber of Commerce, I congratulate the projects and achievements of BASC PERU for its career and for the prestige achieved in the eighteen years it has been present in our country.

The work accomplished by BASC PERU in the market is important for the development of economic and commercial activities carried out in this country, as security is a key element that allows us to consolidate a fast and reliable foreign trade.

The important task of promoting a culture of safety and security in foreign trade has even more relevance in emerging countries where commercial activities are highly exposed to the influence of drug trafficking, terrorism and other illegal activities, which put business activities at risk and damage the country's image.

Therefore, all prevention work, such as the work carried out by BASC PERU, helps ensure that products and services meet the objectives for which they were conceived, helping foreign trade to consolidate, and thus promote economic growth.



Elena Conterno.
Presidenta de la Sociedad
Nacional de Pesquería
President of the National
Fisheries Association

El desarrollo de las industrias de exportación y el crecimiento de los negocios a nivel internacional tienen en la seguridad de los procesos logísticos un factor clave para su éxito. Las empresas asociadas de la Sociedad Nacional de Pesquería son conscientes de ello y están comprometidas con las buenas prácticas y altos estándares que garanticen operaciones comerciales seguras y respuestas adecuadas ante eventuales amenazas y riesgos de los que pueden ser objeto los cargamentos.

Por ello, nos sentimos orgullosos de integrar la alianza empresarial BASC PERÚ y en su 18 aniversario en nuestro país saludamos sus logros y reiteramos nuestra adhesión a los objetivos de promover un comercio internacional seguro en cooperación con las autoridades del sector público, el sector privado y organismos internacionales.

The security of logistics processes is a key factor in the success of the development of export industries and the growth of international businesses. The National Fisheries Association's associated companies are aware of this and are committed to good practices and high standards to ensure safe commercial operations and proper responses against eventual threats and risks to which the shipments may be subject to.

Therefore, we are proud to integrate the business alliance BASC PERU and, on its 18th anniversary in our country, we salute its achievements and reiterate our commitment to the objectives of promoting a safe foreign trade in cooperation with the authorities of the public sector, the private sector, and international organizations.



Andrés Von Wedemeyer.
Presidente de la Sociedad
Nacional de Industrias, SNI
President of the National
Association of Industries.

Saludamos a BASC PERÚ porque a lo largo de sus XVIII años de existencia ha contribuido con la promoción de un comercio seguro, sobre la base de un trabajo en alianza con gobiernos y organismos internacionales.

Desde la SNI, destacamos el compromiso de la asociación BASC PERÚ que, desde su creación, ha perseguido la generación de una cultura de seguridad, filosofía que ha hecho extensiva a las empresas convencidas de trabajar por un propósito común como es el de fortalecer el comercio internacional, hacerlo ágil y seguro mediante la aplicación de estándares y procedimientos reconocidos y avalados mundialmente.

Trasladamos este reconocimiento a todos los colaboradores de la familia BASC, quienes con su esfuerzo y diario compromiso, han hecho posible que hoy esta organización sea considerada un referente de comercio seguro. Estamos convencidos que BASC seguirá en ese camino. ¡Qué sigan los éxitos!

We salute BASC PERU because throughout its XVIII years of existence it has contributed to promoting safe trade, based on a work in alliance with governments and international organizations.

At SNI, we highlight the commitment of the BASC PERU association which, since its creation, has pursued the establishment of a safety culture, a philosophy that has been extended to companies convinced to work for a common purpose, such as to strengthen foreign trade, to do it fast and safely by applying internationally recognized and endorsed standards and procedures.

We extend our appreciation to all employees of the BASC family, who have made possible, with their efforts and daily commitment, that this organization is currently considered a benchmark for safe trade. We are convinced that BASC will continue on that path. We wish them permanent success!



Nueva sede corporativa

NEW CORPORATE HEADQUARTERS



El crecimiento continuo de BASC PERÚ en el número de empresas certificadas y la constante necesidad de brindar más y mejores servicios BASC, hicieron que en mayo del 2010 el Consejo Ejecutivo exponga la necesidad de adquirir un inmueble para que sea la sede de la organización.

Entre los motivos principales que conllevaron a la decisión final estuvieron: fortalecimiento de la imagen institucional; cumplimiento de las normas legales vigentes (seguridad y salud en el centro de trabajo); adecuada atención a los representantes de las empresas certificadas; ambiente propicio para que nuestros colaboradores cuenten con un espacio apropiado y una infraestructura organizada en su trabajo; y que la decisión sea económicamente favorable.

Durante el periodo de selección se evaluaron varias opciones, entre oficinas en edificios empresariales e inmuebles, que pudieran responder a nuestros requerimientos de comodidad, modernidad y eficiencia, así como tener una buena locación logística en medio de distritos que concentren el mayor número de empresas certificadas y gremios empresariales.

Tras varias propuestas, en febrero de 2012 la Asamblea General tomó la decisión de adquirir un inmueble en el distrito de Magdalena.

Culminado el proceso de compra se convocó a empresas para la elaboración del proyecto de arquitectura para luego dar inicio al desarrollo del proyecto.

Nuestra nueva sede institucional, contará con dos salas de reuniones, en las que podrá atenderse a las empresas certificadas, y una amplia sala de uso múltiple. Cada uno de los ambientes cuenta con medidas de seguridad reglamentarias en cumplimiento a la normatividad legal. Asimismo, se cuenta con cinco parqueaderos, zona de recepción, seguridad y vigilancia, entre otras.

The continued growth of BASC PERU in the amount of certified companies and the constant need to provide more and better BASC services, made that in May 2010, the Executive Council exposed the need to acquire property to be the headquarters of the organization.

Among the main reasons that led to the final decision were: to strengthen the institutional image; to comply with current legal regulations (health and safety in the workplace); to pay adequate attention to the representatives of the certified companies; to provide an environment for our employees so they have an adequate space and an organized infrastructure in their work; and that the decision is economically favorable.

During the selection period, several options were evaluated. These included offices in office buildings and business properties that could meet our comfort, modernity, and efficiency requirements. Another aspect considered was having a good logistical location in the middle of the districts that concentrate the greater number of certified companies and business associations.

In February 2012, after several proposals, the General Assembly made the decision to acquire property in the district of Magdalena. Once the purchase process was completed, companies were summoned to start the architectural project, to then get started with the development of the project.

Our new corporate headquarters will have a constructed area of over 500. It will feature two meeting rooms, in which meetings with certified companies will take place, and a large multipurpose room. Each one of the rooms has standard security measures in compliance with legal regulations. Additionally, it features five parking lots, a reception area, as well as security and surveillance.

César Venegas Núñez
Gerente General / General Manager
BASC PERÚ





Comercio internacional: riesgos que perduran en el tiempo

INTERNATIONAL TRADE: LONG-TIME PERSISTING RISKS

Los antecedentes de actos delictivos en contra del transporte comercial se pierden en la historia humana. En la edad del bronce, más de 3.000 años antes de Cristo, en la ruta comercial que conectaba entonces Egipto con los imperios de Siria, Anatolia y Mesopotamia, actualmente cubierto por Irán, Irak, Israel, Turquía y Siria, las caravanas de mercaderes ya requerían ser protegidas del robo en sus largas travesías.

En el periodo virreinal, el intercambio comercial entre España y sus colonias en América también estuvo amenazado por el robo. Eran tanto los ataques de piratas, corsarios y bucaneros que los comerciantes y transportistas fueron empujados a instaurar la protección de flotas de naves que cubrían las rutas correspondientes. El problema condujo al establecimiento de una política de protección del transporte financiado por la 'avería' (siglos XVI y XVII) un impuesto destinado al mantenimiento de las tropas militares que escoltaban los convoyes de barcos en ruta. Según la Marina de Guerra del Perú, a mediados del siglo XVI fue creado este sistema de flotas y convoyes para salvaguardar el flujo comercial, el cual operó exitosamente por más de 150 años.

Trescientos años más tarde (siglo XXI) la piratería aún prevalece aunque en menor escala y con una focalización geográfica específica (Somalia principalmente). Ahora, la amenaza se ha diversificado en tipología y motivación, tanto así que algunos delitos obedecen no solo a razones monetarias. En este sentido, el contrabando y el narcotráfico, ilícitos que han adquirido fuerte importancia durante las últimas décadas, continúan guiándose por la codicia del dinero abundante y fácil; mientras que el terrorismo responde básicamente a motivaciones de índole religioso y político.

Si bien el terrorismo también tiene antecedentes de larga data, su definitivo impacto como amenaza en el comercio internacional se inicia prácticamente con los atentados del 11 de septiembre de 2001 (11S) en los Estados Unidos, los cuales fueron conspirados y ejecutados por miembros suicidas de la organización islámica Al Qaeda.

Con dicho trágico e infausto suceso, la historia del comercio mundial inició un nuevo capítulo que en BASC llamamos la era del "comercio seguro" debido a que desde entonces los mercados desarrollados (la iniciativa recayó en Estados Unidos por obvias razones) iniciaron un proceso drástico de cambios en sus estructuras administrativas y legislativas nacionales que

The history of criminal acts against commercial transportation is lost. During the bronze age, over 3000 years before Christ, in the trade route connecting Egypt and the empires of Syria, Anatolia and Mesopotamia, currently covered by Iran, Iraq, Israel, Turkey and Syria, merchants' vehicles already required protection against theft in their long journeys.

During the colonial period, commercial trade between Spain and its colonies in America was also threatened by theft. The attacks from pirates, corsairs, and buccaneers were so many that traders and haulers were forced to set up the protection of fleets of ships that covered relevant routes. This problem led to the creation of a transportation security policy funded by the 'general average' (XVI and XVII centuries), a tax for the maintenance of military troops escorting convoys of ships en route. According to the Peruvian Navy, in the mid-sixteenth century this system of fleets and convoys was created to safeguard trade flows, and it successfully operated for over 150 years.

Three hundred years later (XXI century), piracy still prevails on a smaller scale with a specific geographic targeting (mainly Somalia). Nowadays, the threat has diversified its typology and motivation so much that some crimes are not only due to monetary reasons. In this sense, smuggling and drug trafficking, illicit acts that have gained great importance in recent decades, continue to be guided by the greed of abundant and easy money, while terrorism basically responds to motivations of religious and political nature.

While terrorism also has a long-standing history, its ultimate impact as a threat to the international trade industry started with the September 11, 2001 (9/11) attacks in the United States, which were plotted and executed by suicidal members of the Islamic organization Al Qaeda. With such a tragic and unfortunate event, the history of world trade began a new chapter. At BASC, we refer to this new chapter as the era of "safe trade" because ever since the events of 9/11, the developed markets (initiated by the United States, for evident reasons) began a thorough process of changes in their administrative structures and national legislatures that led to the implementation of stringent control policies and monitoring of means of transportation and

Cover

condujeron a la implementación de severas políticas de control y seguimiento de los medios de transporte así como de los cargamentos, con la finalidad de asegurarse de que estos no sean utilizados con fines terroristas.

Antes del 11S ya existían controles aduaneros y policiales destinados, entre otros objetivos, a desterrar el contrabando y el tráfico de drogas, pero para cumplir estos objetivos no se pensaba en la necesidad de reformar profundamente las políticas nacionales de seguridad y menos las normas supra nacionales relacionadas al tránsito y el comercio globales, tal como lo hicieron, como complemento a las medidas iniciadas por EEUU, la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Mundial de Aduanas (OMA), con las reformas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Ley SOLAS) y al Marco Normativo de la OMA para Asegurar y Facilitar el Comercio Global (Marco SAFE), respectivamente.

Respecto a las reformas realizadas en Estados Unidos, a principios de 2002 su gobierno creó el Departamento de Seguridad Interna (Department of Homeland Security - DHS) para reemplazar y centralizar más de 40 departamentos y agencias federales relacionadas a la protección y seguridad de dicho país.

Entendiendo que los ataques terroristas tenían una relación potencial con los accesos en las fronteras y los servicios de transporte internacional (particularmente el aéreo y marítimo), el gobierno estadounidense enfocó la actividad del DHS preferentemente en las siguientes áreas: i) control de fronteras y migración; ii) protección de pasajeros y de la carga; y iii) gestión de emergencias a nivel nacional (terrorismo, desastres naturales, otros).

Con este paso inicial dado por la primera potencia mundial, luego de haber sido víctima de la más feroz agresión que el terrorismo había podido ejecutar hasta ese momento, cambió para siempre las condiciones de circulación de mercancías a escala global, pues posteriormente Estados Unidos continuó con una sucesión de nuevas iniciativas legislativas y la creación de diversos programas de seguridad como el Maritime Transportation Security Act of 2002 (MTSA), Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT), International Ship and Port Facility Security Code (ISPS), Advanced Manifest Rule (AMR o 24 Hours Rule), Bio - Terrorism Act, Container Security Initiative (CSI), entre otros.

Semejante transformación se comprende por el inmenso reto que significa para los Estados Unidos proteger su vasto territorio a través de complejos sistemas de protección. Su objetivo es proteger, además de otras áreas, sus principales 360 puertos de categoría comercial (marítimos y fluviales) donde operan grandes instalaciones intermodales, así como sus numerosos aeropuertos (más de 5.000 con pistas pavimentadas) de los cuales seis integran los 20 aeropuertos de carga más grandes del mundo (datos al 2013 de Airports Council International).

De modo similar, la Unión Europea (UE), el otro gran mercado mundial, también debe proteger

shipments, in order to ensure that these were not used for terrorist purposes.

Before 9/11, there were already customs controls and police intended to, among other objectives, eradicate smuggling and drug trafficking. But in order to achieve these objectives, the need to deeply reform the national security policies was not considered, let alone the international standards related to traffic and global trade, which is what the International Maritime Organization (IMO) and the World Customs Organization (WCO) put into action via the amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS Act) and the WCO Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade (SAFE Framework), respectively, in addition to the measures initiated by the US.

Regarding the reforms in the United States, in early 2002 the government created the Department of Homeland Security (DHS) to replace and centralize more than 40 federal departments and agencies related to the country's protection and safety. Taking into consideration that the terrorist attacks were potentially related to access at the borders and international transportation services (particularly by air and sea), the United States government focused the DHS activity mainly on the areas of: i) border control and migration; ii) passenger and freight protection; and iii) management of emergencies at the national level (terrorism, natural disasters, etc.).

With this initial step taken by the leading world power, after being subjected to the most ferocious terrorist attack so far, conditions of movement of goods on a global scale were changed forever. The United States continued with a series of new legislative initiatives and the creation of various safety programs such as the Maritime Transportation Security Act of 2002 (MTSA), the Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT), the International Ship and Port Facility Security Code (ISPS), the Advanced Manifest Rule (AMR or 24-Hour Rule), the Bioterrorism Act, the Container Security Initiative (CSI), among others.

Such a transformation is understandable due to the immense challenge to the United States of safeguarding its vast territory through complex systems of protection. It aims to protect, among other areas, its 360 main commercial ports (sea and river) where large intermodal facilities operate, as well as its many airports (over 5000 with paved runways), of which 6 are among the 20 largest cargo airports in the world (as of the 2013 Airports Council International data).

Similarly, the European Union (EU), the other major world market, must also protect its +62 000 miles of coastline where 200 commercial ports, responsible for 90% of its external trade (Transport, European Commission 2014), operate, in addition to monitoring the airline industry comprising more than 400 airports across the euro area, as well as

sus 100.000 kilómetros de costa donde operan 200 puertos comerciales responsables del 90% de su comercio extracomunitario (Transporte, Comisión Europea, 2014), además de vigilar su sector aéreo que comprende más de 400 aeropuertos en toda la zona euro; todo esto además de su extensa red de transporte terrestre y multimodal.


Con la finalidad de ponerse a la altura de la necesidad de tomar parte en la guerra contra el terrorismo, la UE a través de su Consejo Europeo aprobó en diciembre de 2003 una estrategia de seguridad europea (documento "Una Europa segura en un mundo mejor - Estrategia Europea de Seguridad) en el que hizo suya los temas de seguridad de la agenda estadounidense. Según el documento La estrategia de la UE ante el terrorismo internacional de Albert Aixelà (2007), con este paso la UE clarifica su estrategia de seguridad definiendo con precisión las amenazas y los objetivos estratégicos de la Unión y evaluando las implicaciones políticas para Europa.

Posteriormente, en noviembre de 2009, fue creado el Programa de Estocolmo el cual fue adoptado como una nueva agenda plurianual que permita a la Unión Europea aprovechar los logros obtenidos y enfrentarse a los desafíos futuros. El primero fue para el período 2010-2014.

En seguridad de la cadena de suministro, la UE se ha comprometido a aplicar el Marco Normativo SAFE de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) adoptado en junio de 2005. La Comisión Europea ha introducido modificaciones de seguridad en el Código aduanero comunitario y en sus disposiciones de aplicación (Reglamentos 648/200519 y 1875/200620) con la finalidad de reforzar la seguridad de las cadenas de suministro europeo.

Entre las medidas se encuentra la necesidad de requisitos de información previa sobre la carga y de un Marco comunitario de gestión de riesgos. Además, se puso en marcha el régimen de operador económico autorizado (OEA) de la OMA el cual hasta julio de 2012 contaba con más de 11.000 empresas certificadas (dato de la Comisión Europea en agosto de 2013).

Estos dos grandes mercados y otros importantes países industrializados como Australia, Canadá, Japón, China, etc., siguen investigando y analizando las mejores vías y tecnologías para hacer frente a las diversas amenazas, incluyendo a fenómenos recientes como el Ciberterrorismo y el complejo proceso que las redes terroristas están implementando continuamente con el objetivo de renovar sus estructuras, medios y financiación (lavado de activos, por ejemplo), lo cual complica los riesgos y las capacidades de respuesta de gobiernos, empresas y personas.

Autoridades y especialistas coinciden en establecer que para salvaguardar el comercio global se deberá reforzar la seguridad del transporte multimodal mediante las nuevas tecnologías y el desarrollo de políticas de seguridad, otorgando especial importancia a los campos de normalización y certificación de soluciones relacionados a la seguridad. 

its extensive network of terrestrial and multimodal transportation.

In order to catch up to the need to take part in the war against terrorism, the EU through the European Council approved a European security strategy in December 2003 ("A secure Europe in a better world" - the European Security Strategy), which adopted the security matters of the US agenda. According to the document The EU Strategy Against International Terrorism by Albert Aixelà (2007), with this step the EU clarifies its security strategy accurately defining the threats and its strategic objectives and assessing the political implications for Europe.

Subsequently, in November 2009, the Stockholm Program was created. This program was adopted as a new multi-year agenda that allows the European Union to make the most of its achievements and face future challenges. The first program was established for the 2010-2014 period.

With regards to the security of the supply chain, the EU is committed to implementing the SAFE Framework of the World Customs Organization (WCO), which was adopted in June 2005. The European Commission has introduced security amendments to the Community Customs Code and to its implementation provisions (regulations 648/200519 and 1875/200620) in order to reinforce the security of European supply chains.

Among the established measures is the need for prior information requirements on cargo and a community risk management framework. Additionally, the Authorized Economic Operator (AEO) approach of the WCO was launched, which had over 11 000 certified companies until July 2012 (European Commission, August 2013).

These two major markets and other important industrialized countries such as Australia, Canada, Japan, China, etc., are still investigating and analyzing the best means and technologies with which to address the various threats, including recent events such as cyberterrorism and the complex processes that terrorist networks are continuously implementing looking to renew their structures, means, and funding (for example, money laundering), which complicates the risks and response capacities of governments, businesses and individuals.

Authorities and experts agree in stating that, in order to safeguard global trade, the security of multimodal transportation shall be reinforced through new technologies and the development of security policies, with emphasis on the fields of standardization and certification of security related solutions. 

Fuente / Source: USCBP / Marina de Guerra del Perú / Comisión Europea / OMA

US CBP / Peruvian Navy / European Commission / WCO



No más retrasos en la expansión del aeropuerto de Lima

NO MORE DELAYS IN THE EXPANSION OF LIMA'S AIRPORT

Escribe: Dra. Patricia Siles, Directora de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional, AETAI
 Esq. Director of International Air Transport Businesses Association

El Gobierno debe entregar antes de diciembre próximo los terrenos a LAP para que este inicie el proyecto de ampliación del aeropuerto internacional Jorge Chávez. Las áreas de rampa de las FF. AA. deberían ser cedidos temporalmente mientras culminan los trabajos de la segunda pista y el segundo terminal, conforme al contrato de concesión y sus adendas.

The government shall deliver the construction sites to Lima Airport Partners (LAP) before this upcoming December so LAP may start the expansion project of Jorge Chavez International Airport. According to the concession agreement and its addenda, the armed forces' ramp areas shall be temporarily handed over while the second runway and second terminal works are completed.

El Transporte aéreo es una herramienta fundamental para el crecimiento y desarrollo económico de todo país. Como todos saben, desarrolla el turismo y el comercio exterior, atrae la inversión extranjera y por ende refuerza la productividad y competitividad de un país.

La conectividad aérea es clave en términos de oportunidad económica y de crecimiento para el Perú, así como para la generación de empleo, integración social y el intercambio y transferencia de conocimiento.

De enero a junio del presente año la carga aérea en el mundo aumentó un 3,5% frente al 5,8% del mismo periodo de 2014, cifras que la IATA considera "poco alentadoras" y el transporte de carga aérea mundial continúa desacelerando su crecimiento.

Sin embargo, la oferta de transporte de carga aérea aumentó un 5,4% en los seis primeros meses respecto al mismo período un año antes, mientras que el factor de ocupación fue del 43,2%. En concreto, en el mercado internacional el transporte de carga se incrementó en un 3,9%, mientras que la oferta creció un 6,4%, con un nivel de ocupación del 48%. Los transportistas en el mundo se prepararon con el incremento de flotas, preparación de tripulaciones, compra de

Air transport is an essential tool for economic growth and development of every country. As we all know, it develops tourism and foreign trade, it attracts foreign investment, and therefore enhances the productivity and competitiveness of a country.

Air connectivity is key in terms of economic opportunity and growth for Peru, as well as for job creation, social integration and for the exchange and transfer of knowledge.

From January to June of this year, the world's air cargo increased by 3.5% compared to 5.8% in the same period in 2014, figures that IATA finds "uninspiring" as the global air cargo transport continues slowing their growth.

However, the supply capacity of air cargo transport rose by 5.4% in the first six months of this year compared with the same time period a year earlier, while the load factor was of 43.2%. Specifically, cargo transportation grew by 3.9% in the international market, while the supply capacity grew by 6.4%, with a load rate of 48%. Carriers around the world prepared increasing fleet, training crews, purchasing maintenance parts and pieces, infrastructure, etc., and, unfortunately, the global market did not respond to this expectation.

piezas y partes de mantenimiento, infraestructura, etc., y el mercado mundial lamentablemente no respondió a esta expectativa.

Y en el Perú las tendencias del mercado siguen a la baja como sucede en el mundo, pero sus gráficos son impactantes. Según COMEX, entre enero y junio del presente año las exportaciones totales han caído un 15.5%. Por un lado, las exportaciones del sector agrícola tradicional han sufrido una caída del 33.9%, mientras que las no tradicionales mantienen, gracias a Dios, un crecimiento acumulado de 2.2%. Adicionalmente, en el mismo período las exportaciones del sector textil han caído un 27%, con un retroceso del 27.2% en el mes de junio.

Un nuevo informe, preparado por la prestigiosa institución Oxford Economics, confirma la importancia del sector de la aviación civil para la economía del Perú. Es así que en 2013 la contribución del sector aéreo al PBI del Perú ascendió a 3.460 millones de dólares y generó 205.000 empleos.

Más del 60% de los turistas internacionales que visitan el Perú llegan por vía aérea (el ratio mundial es de 53%) y cada año más de 300.000 toneladas de carga aérea pasan por el aeropuerto internacional Jorge Chávez (AIJCH) de la ciudad del Callao, lo cual en términos de valor representa casi el tercio del comercio exterior peruano.

Uno de los resultados del estudio de pronósticos del AIJCH, elaborado por la empresa internacional Traffic Forecast Advisory Services en 2014, señala claramente que el AIJCH es la principal puerta de entrada al Perú tanto en pasajeros como carga, así: En el 2013, el AIJCH manejó 14.9 millones de pasajeros y desde el año 2001 el crecimiento promedio anual ha sido de 9.5%. Solo en el 2013 el crecimiento fue de 11.9%.

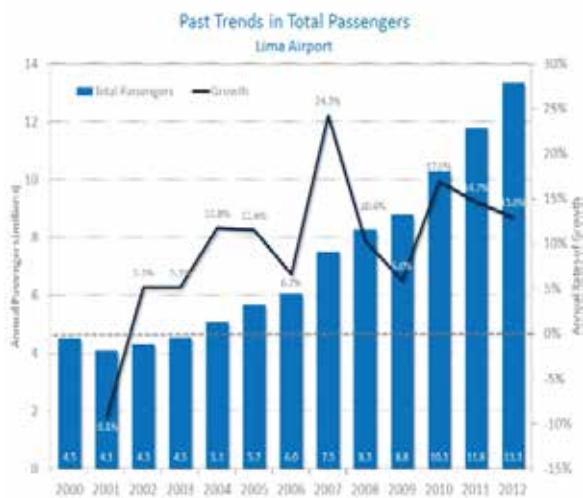
As in the rest of the world, the market trends in Peru continue to decline, but its graphics are stunning. According to COMEX (Peru's foreign trade association), between January and June this year, total exports have fallen by 15.5%. On the one hand, exports of the traditional agricultural sector suffered a drop of 33.9%, while non-traditional sectors maintain, thank God, a cumulative growth of 2.2%. Additionally, in the same time period, exports from textiles have fallen by 27%, with a drop of 27.2% in June.

A new report prepared by the prestigious institution Oxford Economics confirms the importance of the civil aviation sector for Peru's economy. Such is the case that in 2013 the contribution of the aviation sector to the country's GDP amounted to 3 460 million dollars and created 205 000 jobs.

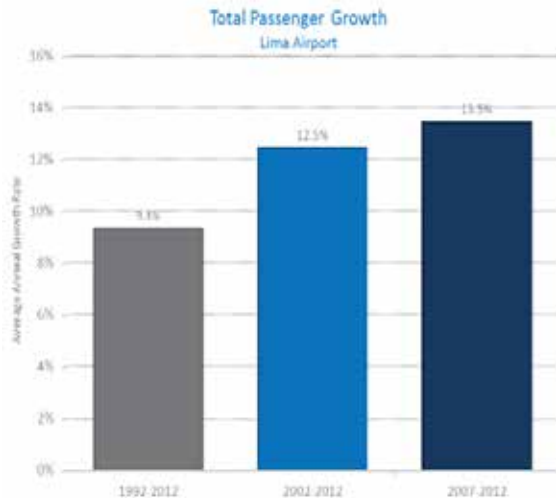
Over 60% of international tourists visiting Peru arrive by air (the global ratio is 53%) and every year more than 300 000 tonnes of air cargo go through Jorge Chavez International Airport (AIJCH) in the city of El Callao, which, in terms of value, accounts for nearly a third of the Peruvian foreign trade.

One of the results of the forecast studies for AIJCH, prepared by the international company Traffic Forecast Advisory Services in 2014, clearly states that AIJCH is the main gateway to Peru, both for passengers and cargo: in 2013, AIJCH handled 14.9 million passengers and the average annual growth has been of 9.5% since 2001. In 2013 only, the growth was of 11.9%.

Now, unlike other forms of transportation, the Peruvian air cargo market continues to experience growth and, considering the agricultural projects that are being developed in the north and south parts of the country, these ratios of small growth in 2015 are expected to pick up exponentially beginning in September 2016.



Fuente: Estadísticas LAP



Fuente: Estadísticas CORPAC

AIR CARGO

Ahora bien, a diferencia de lo que sucede con el resto de modalidades de transporte, el mercado aéreo de carga peruano sigue experimentando crecimiento, y se espera, teniendo en cuenta los proyectos que se vienen desarrollando al norte y sur del país en materia agrícola, que estos ratios de pequeño crecimiento del 2015 repunten exponencialmente a partir de setiembre de 2016.

Según el análisis del estudio de Oxford Economics, de no haber restricciones de "capacidad", el número total de pasajeros llegando y saliendo de aeropuertos peruanos pasaría de 16 millones en 2015 a 29 millones en 2025, y similar crecimiento porcentual se daría en la carga.

Beneficios de contar con la infraestructura necesaria

No existe desarrollo aeronáutico sin infraestructura acorde, y desarrollar la infraestructura en el país trae consigo una serie de efectos positivos, entre los muchos:

- Mejora el bienestar de la población
- Reduce los costos logísticos de diversas industrias
- Impacta positivamente en el crecimiento del PBI
- Mejora la competitividad de la economía
- Dinamiza el flujo de nuestro comercio exterior, entre otros.

Como bien saben, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez es nuestra principal puerta de entrada y salida de carga aérea (98%), pero éste se encuentra casi "en su capacidad máxima de flujo de pasajeros, carga y aeronaves".

Esta situación ya viene trayendo un efecto directo en el crecimiento de la industria de la aviación en el Perú y, por lo tanto, en la competitividad del país en el comercio exterior y el turismo.

Lima Airport Partners (LAP), actual concesionario del AIJCH, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), las aerolíneas y las asociaciones de aerolíneas del país e internacionales (AETAI / IATA / ALTA / APEA) vienen coordinando para desarrollar en el corto plazo soluciones que aborden los desafíos críticos en infraestructura para superar y gestionar el crecimiento hasta que el proyecto de expansión de este aeropuerto principal se complete en 2021.

Una de las opciones con mayor sustento técnico y práctico es negociar el uso de las áreas de rampa que actualmente son ocupadas por las Fuerzas Armadas. Aquí unos gráficos elaborados por IATA de la importancia de las áreas de rampa sub-utilizadas por las FFAA:

Estos gráficos reflejan claramente la sub-utilización de las áreas de rampa de las FFAA y lo que significaría para el desarrollo del país su entrega momentánea a LAP, mientras este concesionario del AIJCH culmina los trabajos que debe realizar de la segunda pista y el segundo terminal, conforme al contrato de concesión y sus adendas.

Se requiere por tanto y como bien señala la IATA un esfuerzo conjunto entre los sectores público y privado para asegurar que toda la cadena de valor de la aviación esté involucrada en el proceso de planificación estratégica de este Aeropuerto, de manera que se garantice la

According to the analysis of the Oxford Economics study, should there be no "capacity" restrictions, the total number of passengers arriving and departing Peruvian airports would rise from 16 million in 2015 to 29 million in 2025, and a similar percentage increase would occur in cargo transportation.

Benefits of necessary infrastructure

Aeronautical development is not possible without the appropriate infrastructure, and developing the infrastructure within the country brings along a number of positive effects, including:

- improvement of the welfare of the population,
- reduction of the logistics costs of various industries,
- positive impact on GDP growth,
- improvement of the competitiveness of the economy, and
- invigoration of the flow of our foreign trade, among others.

As it is known, Jorge Chavez International Airport is our main entrance and exit point of air cargo (98%), but this is almost "at full capacity for passengers, cargo, and aircrafts flow".

This situation is already causing a direct effect on the growth of the aviation industry in Peru and, therefore, in the country's competitiveness in foreign trade and tourism.

Lima Airport Partners (LAP), the current AIJCH concessionaire, the General Civil Aviation Administration (DGCA), the airlines, and the local and international airline associations (AETAI / IATA / ALTA / ACEP) are coordinating the development of short-term solutions that address the critical infrastructure challenges to be overcome and the growth management until the expansion project of this airport is completed in 2021.

One of the alternatives with the most technical and practical support is to negotiate the use of ramp areas that are currently occupied by the armed forces. Below are some of the graphs developed by IATA, showing the importance of the ramp areas currently under-utilized by the armed forces:

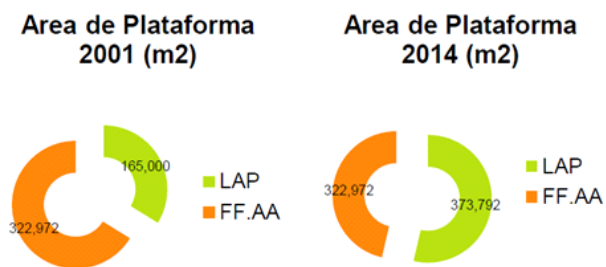
These graphs clearly reflect the under-utilization of the armed forces' ramp areas and how the country's development would be impacted by their temporary hand over to LAP. According to the concession agreement and its addenda, this will only be while the AIJCH concessionaire completes the work on the second runway and the second terminal.

Therefore, and as pointed out by IATA, a joint effort between the public and private sectors is required in order to ensure that the entire aviation value chain is involved in this airport's strategic planning process, so that sustainability and competitiveness are guaranteed, through a balanced air service for the passenger and cargo sectors.

Planning of international air cargo operations

AIJCH will only be able to compete with other regional hubs - such as Bogota and Panama - as long as the current problems that restrict its capacity are resolved:

Distribución de áreas del AIJCh



Uso del AIJCh por movimiento



sostenibilidad y competitividad, a través de un servicio aéreo equilibrado para los sectores de pasajeros y carga.

La planificación de las operaciones de carga aérea internacional

El AIJCh solo será capaz de competir con otros hubs regionales –por ejemplo Bogotá y Panamá–, siempre y cuando se resuelvan rápidamente los problemas existentes que restringen su capacidad, por ello las cuatro organizaciones de empresas de aviación nacionales e internacionales (AETAI / IATA / ALTA / APEA) vienen, preocupadas, consultando permanentemente al sector transporte los avances en ese sentido.

No se puede tener más retrasos en la expansión del aeropuerto de Lima. Para ello es fundamental que el Gobierno peruano, a través del Ministerio de Transportes cumpla con la fecha límite del 31 de Diciembre 2015 para entregar los terrenos a LAP y que se inicie el proyecto de ampliación, garantizando así la construcción de la infraestructura que requiere el país y que fuera fijada según contrato para el periodo 2019-2022. Sería desastroso para el turismo y el comercio exterior peruano que el MTC dilate una vez más el cumplimiento de su obligación.

En el ínterin, y mientras LAP culmina con sus obligaciones de crear infraestructura, el Estado peruano debería colaborar cediendo las áreas de rampa de las FFAA anexas al AIJCh, lo que permitirá garantizar el sostenimiento y crecimiento de las operaciones aerocomerciales y por ende del Turismo y Comercio Exterior.

Solo una mayor conectividad interna y externa brindará

una de las plataformas de desarrollo a largo plazo más importante en la economía peruana, por ello el sector público y privado deben ir de la mano y en forma inteligente ir desarrollando la actual red de aeropuertos y aeródromos con los que cuenta el país, de modo tal que atraigan a su principal cliente: LA AEROLINEA.

Todos decimos que es vital facilitar nuestro comercio con el mundo pero para ello HOY resulta fundamental tomar medidas para abordar las circunstancias internas que nos aquejan, como la inminente falta de espacio en el AIJCh. Esperamos que el Estado peruano y los empresarios podamos estar a la altura para resolver nuestro mayor problema: El crecimiento del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, pues solo así podremos elevar la productividad y competitividad del turismo y comercio exterior del Perú.

therefore, the four organizations of national and international aviation companies (AETAI / IATA / HIGH / ACEP) are concerned and constantly consulting the transportation sector regarding progress on this issue.

There can be no more delays in the expansion of Lima airport. It is therefore essential that the Peruvian government, through the Department of Transportation, complies with the deadline of December 31, 2015 for the hand-over of the construction sites to LAP and for the expansion project to begin. Thus, ensuring the construction of the infrastructure the country requires and that was determined by agreement for the 2019-2022 time period. It would be disastrous for Peruvian tourism and foreign trade if the Department of Transportation and Communications were to once again delay the fulfillment of its obligations.

In the meantime, and while LAP complies with its obligations regarding infrastructure, the Peruvian government should cooperate by giving the armed forces' ramp areas annexed to AIJCh, which will ensure the sustainability and growth of commercial air operations and therefore of tourism and foreign trade.

Only greater internal and external connectivity will provide one of the most important long-term development platforms in the Peruvian economy; therefore, the public and private sectors shall walk hand in hand and wisely develop the current network of the country's airports and aerodromes, so that they appeal to their main customer: AIRLINES.

We all say it is vital to facilitate our trade with the world, but it is essential to take steps TODAY to address the internal circumstances we face, such as the imminent lack of space at AIJCh. We hope that the Peruvian government and entrepreneurs can keep up to solve our biggest problem: the expansion of Jorge Chavez International Airport, because only then we can increase the productivity and competitiveness of Peru's tourism and foreign trade.

Fuente / Source

1. *Beneficios económicos del transporte aéreo en el Perú*, OXFORD ECONOMICS, 2013.
2. *Semanario 810*, COMEX, Agosto 2015.
3. *Presentación IATA al ACC*, 2015.
4. *Resultados del estudio de pronósticos del AIJCh*, elaborado por Traffic Forecast Advisory Services, 2014.



Invertimos un millón de dólares para modernizar nuestro sistema de video-vigilancia y control

WE INVESTED ONE MILLION DOLLARS TO MODERNIZE OUR VIDEO SURVEILLANCE AND CONTROL SYSTEM

Arturo Cassinelli Sánchez, Gerente General de TALMA, el principal operador logístico de servicios aéreos a la carga, habla sobre comercio seguro en el mercado peruano.

Arturo Cassinelli Sanchez, CEO of TALMA, the main logistic operator of air cargo services, talks about safe trade in the Peruvian market.

TALMA forma parte de la cadena de seguridad de las exportaciones peruanas y asume la responsabilidad de contar con una política operativa basada en prácticas seguras. En su calidad de proveedor líder de servicios aeroportuarios en el país y el extranjero, ¿Considera que en el Perú el riesgo de que las actividades ilegales pueden contaminar los cargamentos lícitos, son mayores que en otros países similares?

Los controles de seguridad a la carga aérea siempre han existido, pero es a raíz de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 que se identifican nuevos riesgos y amenazas, así como nuevas disposiciones para asegurar que la carga aérea no represente un riesgo para la seguridad de la aviación civil.

En el caso peruano el riesgo está orientado hacia el narcotráfico, pues como también ocurre en Colombia y Bolivia esta actividad ilícita se presenta con mayor frecuencia al encontrarse entre los principales países productores de sustancias ilegales, una actividad cuyos Estados se encuentran combatiendo.

En ese contexto, Talma ha adquirido equipos de última tecnología, certificados por los entes reguladores de la aviación civil a nivel mundial. Adicionalmente, contamos con una política operativa basada en prácticas seguras y certificadas en todos nuestros procesos y bajo la normatividad vigente peruana, así como en cumplimiento de las exigencias de nuestros clientes con el fin de brindar un servicio óptimo para el comercio seguro.

Un tema crítico para la seguridad de la carga es el control no intrusivo de los embarques a través de escáneres de gran capacidad. Aparentemente la falta de recursos públicos impide que esta tecnología pueda ser implementada en nuestro país. ¿Considera viable la colaboración entre el gobierno y el sector privado en la implementación de esta tecnología?

Debemos tener claro que el responsable de efectuar los controles de seguridad a la carga aérea con el fin de evitar el narcotráfico es el Estado Peruano a tra-

TALMA is part of the safety chain of Peruvian exports and is proud of its responsibility for having an operations policy based on safe practices. As a leading provider of airport services in the country and abroad, do you think that the risk of illegal activities contaminating legal shipments in Peru are higher than in similar countries?

The safety controls of air cargo have always existed, but following the events of September 11, 2001, new risks and threats have been identified, as well as new provisions to ensure that air cargo does not represent a risk to civil aviation safety.

In Peru the risk is directed towards drug trafficking because, just like in Colombia and Bolivia, this illicit activity is the most frequently found since these countries are the main producers of illegal substances. The respective governments are fighting against this illicit activity.

In this context, Talma has acquired equipment with state-of-the-art technology, certified by regulators of civil aviation worldwide. Additionally, we have an operating policy based on certified safe practices, and all of our processes are certified as well under the current Peruvian regulations, and in compliance with our clients' requirements in order to provide optimal service for safe trade.

A critical issue for the safety of cargo is the non-intrusive control of shipments through scanners of great capacity. Apparently, the lack of public resources prevents this technology from being implemented in our country. Do you consider the collaboration between the government and the private sector in the implementation of this technology a viable option?

We need to stress the fact that the entity responsible for carrying out security controls on air cargo to prevent drug trafficking is, actually, the Peruvian government through its many institutions such as

vés de sus instituciones como la Policía Nacional del Perú, DIRANDRO, UCANDRO y SUNAT. En ese sentido, la implementación de dicha tecnología es también su responsabilidad.

No obstante ello, como empresa privada y cien por ciento peruana, no podemos ser ajenos al problema del narcotráfico, por lo que asumimos un rol de apoyo al Estado en materia de seguridad para el comercio exterior. Así pues, contamos con máquinas de Rayos "X", cámaras de seguridad, y otros equipos especializados además de alta tecnología y procedimientos seguros que van desde la recepción de la carga hasta su embarque en las aeronaves, lo que nos permite detectar intentos de tráfico de mercancías ilícitas.

Asimismo, y respecto a la viabilidad de la implementación de escáneres de gran capacidad por parte del gobierno en colaboración con el sector privado, consideramos que sí es posible siempre y cuando exista un diálogo abierto con todos los actores de la cadena de exportación con el objetivo de que la ubicación de estos equipos en la cadena sea la más adecuada para no generar retrasos o pérdidas, debido a que en la exportación vía aérea los tiempos para embarcar la carga son cortos.

En general, de acuerdo a la experiencia propia o de otras empresas que usted sepa, ¿Qué factores son los más difíciles de manejar o controlar al interior de las empresas para lograr una política eficaz de prácticas seguras?

En Talma contamos con una política de seguridad estricta, acorde con la Norma y Estándares BASC, la que junto a nuestra constante innovación en procedimientos, infraestructura, equipos y tecnología, otorgan mayores garantías para el comercio seguro; sin embargo, el factor humano impide que podamos cumplir con una eficacia al cien por ciento.

Lamentablemente existen personas que por diversos factores van a intentar saltar estas barreras de seguridad e incurrir en actividades ilícitas; por ello un primer filtro que tenemos en Talma es un proceso de selección riguroso con el fin de contratar a colaboradores idóneos para sus funciones. Asimismo, contamos con programas de capacitación, motivación y campañas de sensibilización al personal como primeras herramientas, que resultan ser las más efectivas para evitar que esto ocurra.

Sus clientes, actuales y potenciales, desearían saber si su empresa está innovando o reforzando sus medidas de seguridad en sus instalaciones físicas y operaciones logísticas. ¿Pueden estar seguros de ello?

Desde luego, en Talma nos hemos preocupado en demostrar no solo con palabras o buenos discursos sobre las mejores prácticas que se utilizan para la seguridad integral, sino que por el contrario: mejoramos permanentemente nuestras medidas de seguridad.

En términos de equipamiento, este año hemos realizado una importante inversión de casi un millón de dólares al modernizar nuestro sistema de video-vigilancia y control. Este moderno sistema cuenta con 380 cámaras digitales, de las cuales 60 son inteligentes con

the Peruvian National Police, the DIRANDRO, the UCANDRO, and SUNAT. In that sense, the implementation of such technology is also their responsibility.

Nonetheless, as a private one-hundred-percent Peruvian company, we cannot ignore the problem of drug trafficking, so we assume a supporting role to the government in foreign trade safety. We have x ray machines, security cameras, and other specialized equipment as well as high technology and safe procedures covering the process from the receipt of the cargo to the shipping of the cargo on the aircrafts, allowing us to detect any attempt to traffic illegal goods.

With regards to the viability of the implementation of scanners of great capacity by the government in collaboration with the private sector, we believe that it is indeed possible. However, it is possible provided there is an open dialogue with all the parties that are part of the export chain so that the location of this equipment in the chain is the most appropriate one in order to avoid delays or losses: in export of air cargo, loading time is short.

In general, according to your own experience or that of other companies that you know of, what factors are the most difficult to manage or control within companies in order to achieve an effective safe practices policy?

At Talma we have a strict safety policy, according to the Norm and Standards of BASC, which together with our constant innovation in procedures, infrastructure, equipment, and technology, provides greater warranties for safe trade; however, the human factor prevents us from achieving one hundred percent efficiency.

Unfortunately, there are people who for a variety of reasons will try to jump over the security barriers and take part in illegal activities; therefore, the first filter at Talma is a rigorous selection process in order to recruit employees that are ideal for each duty. We also have training programs, motivation and awareness campaigns for our staff as a first tool, which happens to be the most effective one in preventing this from happening.

Your current and potential clients would like to know if your company is innovating or strengthening its security measures in its physical facilities and logistics operations. Can they be sure of that?

Yes, absolutely. Here at Talma we have focused on proving that, not just through words or good speeches on the best practices that are used for integral security, but we are also permanently improving our security measures.

In terms of equipment, this year we have made a significant investment of nearly one million dollars to modernize our video surveillance and control system. This modern system has 380 digital

AIR CARGO

sistema de análisis de video y 16 monitores full HD, los cuales nos permiten detectar y registrar los movimientos de personas y de carga en toda el área de nuestros almacenes, asegurando de esta manera la trazabilidad de la carga.

Asimismo, contamos con siete máquinas de Rayos "X", dos equipos detectores de trazas de explosivos y narcóticos, canes entrenados, entre otros procesos.

Por su parte, cabe resaltar que a estos recursos, se le suma un equipo altamente comprometido y capacitado de más de 3.500 colaboradores. A su vez, esta combinación de activo humano y tecnología se sustenta con las certificaciones que ostentamos en la actualidad:

- BASC: Sistema de Gestión en Control y Seguridad (SGCS) BASC.
- ISO 28000: Seguridad en la Cadena de Suministro
- TRINORMA: ISO 9000, ISO 14000 y OHSAS 18000.
- ISAGO, IATA: Asociación de Transporte Aéreo Internacional
- DGAC del Perú, DGAC de Chile, DGAC de Ecuador, DGAC Colombia


¿Existen deficiencias originadas desde la administración pública (normas legales estatales o municipales, por ejemplo) que les impidan mejorar la seguridad contra el narcotráfico, contrabando, y otras actividades ilegales?

Consideramos que el rol de la administración pública es clave para combatir el narcotráfico y contrabando. No obstante, tanto en el sector público como en el privado aún existen márgenes para el perfeccionamiento de nuestros procesos y medidas de seguridad, por lo que debemos estar comprometidos con su mejora continua.

La Organización Mundial de Aduanas (OMA) está promoviendo a nivel mundial el programa Operador Económico Autorizado (OEA) dirigido a las empresas que exhiban prácticas seguras en el comercio internacional. En el Perú su implementación está en marcha a través de la SUNAT. ¿Cuál es su apreciación de este programa?

Felicitamos el trabajo que viene realizando la Organización Mundial de Aduanas con este programa, así como a la SUNAT por poner en marcha su implementación en nuestro país, pues el exhibir las mejores prácticas de seguridad que implementa cada actor involucrado en el comercio internacional, se ayudará a mejorar y perfeccionar las medidas de seguridad que actualmente existen.

Conjuntamente, aplaudimos la labor de BASC pues los estándares que venimos alcanzando a través de su organización nos servirán mucho en este programa.

Asimismo, quiero resaltar el compromiso de Talma para brindar servicios aeroportuarios seguros, rápidos y eficientes en beneficio del comercio internacional. 

cameras, 60 of which are smart cameras with a video analysis system and 16 full HD monitors, which allow us to detect and record the movement of people and cargo across the entire area of our warehouses, ensuring the traceability of the cargo.

We also have seven X-Ray machines, two trace explosives and narcotics detection devices, trained dogs, among other processes.

It is also worth noting that in addition to these resources there is a highly committed and trained team of more than 3500 employees. This combination of human assets and technology is supported by the certifications that we currently hold:

- BASC: BASC's Control and Security Management System (SGCS) BASC.
- ISO 28000: Supply Chain Security Management
- Tri-standard: ISO 9000, ISO 14000 and OHSAS 18000
- ISAGO, IATA: International Air Transport Association
- DGAC Peru, DGAC Chile, DGAC Ecuador, DGAC Colombia (Directorate General of Civil Aviation)


Are there any deficiencias originated from public administration (for example, state or municipal legal regulations) that prevent you from improving security against drug trafficking, smuggling, and other illegal activities?

We believe that the role of public administration is the key to fighting drug trafficking and smuggling. However, in both the public and private sectors there are still margins for improving our processes and security measures, and therefore we must be committed to a continuous improvement.

The World Customs Organization (WCO) is promoting the Authorized Economic Operator (AEO) program worldwide for companies that exhibit safe practices in foreign trade. Its implementation in Peru is currently underway through SUNAT. What is your assessment of this program?

We congratulate the work by the World Customs Organization regarding this program. We also congratulate SUNAT for starting up its implementation in our country, because displaying the best safety practices implemented by each party involved in foreign trade will help to improve and perfect the security measures currently in place.

We applaud the work of BASC as well because the standards that we have reached thanks to this organization will help us a lot in this program.

I would also like to highlight Talma's commitment to providing safe, fast and efficient airport services benefiting foreign trade. 



Frío Aéreo

Consortio para la Competitividad Agroexportadora



GLOBALTRACE: Software de trazabilidad

GLOBALTRACE: TRACEABILITY SOFTWARE

Escribe / By: Eco. Armando Grados Mogrovejo, gerente general de Frío Aéreo Asociación Civil /
Economist, general manager of Frío Aéreo Asociación Civil.

En Frío Aéreo entendemos la promoción de la competitividad como la búsqueda constante de la creación de valor agregado que permita el ingreso de productos a nichos de mercado con mayores ingresos, mejores precios y por ende mayor retorno. Para esto es fundamental la INNOVACIÓN.

Existen patrones de calidad, seguridad y trazabilidad que las empresas involucradas en comercio internacional deben cumplir para satisfacer las demandas de un consumidor mejor informado que, además de calidad uniforme, requiere se le garantice una reacción oportuna ante cualquier desviación que represente un riesgo a la calidad del producto.

Esto se debe lograr sin incrementar los costos de producción y logísticos involucrados; y solo se puede garantizar siempre que se haya alineado y estandarizado el flujo de información entre todos los actores de la cadena.

En esta oportunidad, en Frío Aéreo hemos desarrollado un producto que en sí representa una innovación en el sector, una herramienta informática que permite estandarización de la información y la trazabilidad en los procesos que conllevan a la producción y comercialización de productos perecederos de exportación, al que hemos llamado GLOBALTRACE.

En esta innovación hemos trabajado, en forma conjunta y durante 18 meses, con empresas agroexportadoras de espárragos (AgroParacas y Agroinper)

At Frío Aéreo, we understand the promotion of competitiveness as the constant search for the creation of added value, allowing products to enter market niches with higher incomes, better prices, and therefore greater returns. This is fundamental for INNOVATION.

There are standards of quality, safety, and traceability which companies involved in foreign trade shall meet in order to satisfy the demands of a better-informed consumer. Said consumer requires, in addition to consistent quality, the assurance of a timely response to any deviation that may represent a risk to the quality of the product.

This shall be achieved without increasing the production and logistics costs involved, and it can only be guaranteed as long as the information flow between all parties in the chain is aligned and standardized.

This time, we at Frío Aéreo have developed a product that represents an innovation in the sector per se: a software tool that allows for the standardization of information and the traceability within the processes that lead to the production and commercialization of perishable export products. We have named this product GLOBALTRACE.

We have worked in this innovation for 18 months in collaboration with asparagus export companies (AgroParacas and Agroinper) and an expert entity in traceability and identification (GSI Perú).

This project was executed with funding from the Research and Development Fund for Competitiveness (FIDECOM) and the Research, Science, and Technology Fund (FINCYT).

La empresa

Frío Aéreo Asociación Civil es un operador logístico especializado en el manejo de perecederos vía aérea y brinda servicios integrales de almacenaje refrigerado, paletizado y control de calidad. Como institución privada sin fines de lucro fomenta la competitividad agroexportadora peruana desarrollando el manejo eficaz y eficiente de la cadena de frío, de la cadena de trazabilidad y de la seguridad de la cadena de exportación aérea de perecederos. Cuenta con las certificaciones BASC y Operador Económico Autorizado (OEA).

The company

Frío Aéreo Asociación Civil is a logistics operator specialized in the air handling of perishable goods. It provides comprehensive cold storage, palletization, and quality control services. As a non-profit private institution, it promotes the Peruvian agricultural export competitiveness by developing an effective and efficient management of the cold chain, the traceability chain, and the safety of the chain of perishables' air export. It has BASC and Authorized Economic Operator (AEO) certifications.

AIR CARGO


y la entidad experta en trazabilidad e identificación (GSI Perú).

Este proyecto se ejecutó gracias al financiamiento por parte del Fondo de Investigación y Desarrollo para la Competitividad (FIDECOM) y del Fondo para la Investigación, Ciencia y Tecnología (FINCYT).

GLOBALTRACE está orientada a cubrir las necesidades de trazabilidad e identificación a cualquier producto de agroexportación, con potencial para que su uso se amplíe a otros rubros de la actividad exportadora.

GLOBALTRACE, es una aplicación web que permite la gestión de todos los procesos involucrados en la producción, desde la recepción de la materia prima hasta la elaboración del producto terminado, gestionando para cada ítem un código único y global de identificación (Global Trade Item Number - GTIN) el cual facilita su trazabilidad e identificación en cualquier punto de la cadena logística.


Permite también que los agroexportadores cumplan con las exigencias del Produce Traceability Initiative (PTI) promovida por los principales importadores y retailers de Estados Unidos y Canadá.

Además de aportar trazabilidad en los procesos, y dado que ha sido desarrollado con la participación de agroexportadores, la herramienta impactará positivamente en la agilización de procesos, reducción de tiempos, disminución de redundancia de datos, eliminación de errores y optimización de recursos. 

GLOBALTRACE is directed towards meeting the needs of traceability and identification in the export of any agricultural product, with the potential to expand its use to other export areas.

GLOBALTRACE is a web application that allows for the management of all the processes involved in production, from the receipt of raw materials to the making of the finished product, arranging a unique and worldwide identification code for each item (Global Trade Item Number - GTIN) facilitating its traceability and identification anywhere in the supply chain.

It also allows agricultural exporters to meet the demands of the Produce Traceability Initiative (PTI), an initiative promoted by the main importers and retailers in the United States and Canada.

In addition to providing traceability for the processes, and given that this was developed with the participation of agricultural exporters, this tool will have a positive impact by speeding processes up, reducing times, reducing data redundancies, eliminating errors, and optimizing resources. 

Para mayor información puede contactarnos vía web (<http://www.frioaereo.com.pe>)

o comunicándose a nuestra central telefónica: 575-3314

For more information please contact us through our website (<http://www.frioaereo.com.pe>)

Or call us at (511) 575-3314



Expertos en el manejo Marítimo
Portuario y Eluvial



Remolcaje y Practicaje - Operaciones Submarinas - Transporte Marítimo y Fluvial - Servicios Integrales
Industria Oil & Gas - Operación de Terminales Marítimos y Fluviales - Agenciamiento - Estiba

Jr. Mariscal Miller 450 piso 9 Callao 1 - Perú
T (511) 714-4444 F (511) 714-4490 www.cosmos.com.pe





Martín Ramos Chávez.
Superintendente Nacional de
la SUNAT
Superintendent at SUNAT.

“un programa de seguridad (...) es una iniciativa país en la que todos (...) debemos estar involucrados y trabajar conjuntamente”

“A SECURITY PROGRAM (...) IS AN INITIATIVE AS A COUNTRY IN WHICH WE ALL SHALL BE INVOLVED AND WORK JOINTLY”

El flamante principal funcionario de la autoridad aduanera nos ofrece su visión sobre temas clave de la seguridad del comercio exterior peruano.

The brand new main official of the customs administration authority in Peru shares his vision regarding key issues on the safety of Peruvian foreign trade.

Como es de su conocimiento, desde los acontecimientos del 11-S de 2001 los mercados desarrollados incorporaron el tema de la seguridad como un nuevo elemento de manejo de las cadenas internacionales de suministro a través de mayores controles aduaneros y policiales a las cargas de exportación (importación para ellos). ¿Considera que el Perú ya adoptó todas las medidas necesarias para cumplir los requerimientos de seguridad exigidos en los mercados del exterior?

La seguridad de la cadena logística es un aspecto integral que involucra tanto a la empresa privada como al Estado. Por nuestra parte, como SUNAT venimos trabajando en implementar diversos mecanismos o herramientas que nos permitan garantizar la seguridad de la cadena logística en el comercio internacional, es así que venimos trabajando el programa del Operador Económico Autorizado que sigue los estándares internacionales del Marco SAFE de la Organización Mundial de Aduanas, programa que a la fecha ha sido implantado por más de 60 países en el mundo.

Adicionalmente, se viene trabajando con los gremios empresariales y demás organismos del Estado a fin de implementar cambios normativos y operativos que permitan reforzar los controles sobre las mercancías, medios de transporte y personas a fin de tener un comercio internacional seguro.

En este lapso de 14 años transcurridos desde el 11-S, ¿Cómo observa la adaptación de las empresas

As you are aware, since the events of 9/11 2001, developed markets included the safety issue as a new element when managing international supply chains through major police and customs controls. Do you believe Peru has already adopted the necessary measures to comply with all the safety requirements demanded by foreign markets?

The safety of the supply chain is a comprehensive aspect that involves both the private sector and the government. On SUNAT's part, we have been working on the implementation of different mechanisms or tools allowing safety assurance for the supply chain in foreign trade. We have been developing the Authorized Economic Operator program, which complies with all international standards by the SAFE Framework of the World Customs Organization. To date, this program has already been implemented in over 60 countries worldwide.

Additionally, we have been working with business associations and other government agencies to implement regulatory and operational changes that will strengthen controls on goods, means of transportation and employees, in order to offer safe foreign trade.

In these 14 years after 9/11, what is your opinion on the process Peruvian export companies have gone under to adapt to the new safety situation in our main foreign markets? Do you

exportadoras peruanas a la nueva situación de seguridad en nuestros principales mercados del exterior? ¿Usted aprecia actualmente que este es un tema que sigue preocupando a las empresas de comercio exterior?

Las empresas exportadoras peruanas tienen implementadas buenas prácticas en materia de seguridad de la cadena logística, lo ideal es que éstas se ciñan a los estándares internacionales existentes y que garanticen una adecuada trazabilidad de los procesos y una respuesta frente a riesgos, más que responder a una exigencia de mercados externos. Creo que actualmente las empresas son más conscientes de la importancia de implementar medidas que aseguren la cadena logística, y están más comprometidas en ello, sin embargo queda claro que todavía hay tareas pendientes ya que este trabajo debe estar articulado con las diversas entidades del Estado para tener un control integral, planificado y alineado.

Frente a las políticas de seguridad comercial en el exterior, el empresariado internacional protestó porque los mayores controles de seguridad a la carga implicaban mayores costos para los exportadores porque necesitan implementar programas de seguridad en sus operaciones. Sin embargo, los gobiernos que promueven los programas de seguridad sostenían que ello era inevitable y los costos podrían ser minimizados elevando la eficiencia operativa. ¿Cuál es su visión respecto a lo ocurrido en el caso de las empresas exportadoras peruanas?

La seguridad es un aspecto que no se puede descuidar, y la implementación de medidas que disminuyan el riesgo en la seguridad de la cadena logística, más que un costo es una inversión. Debe entenderse que un programa de seguridad, más que una iniciativa particular, es una iniciativa país en la que todos los actores debemos estar involucrados y trabajar conjuntamente, tanto las entidades de gobierno como la empresa privada. Sin esta alianza es muy difícil avanzar.

Esta es una realidad que se presenta a nivel mundial, en ese sentido ya desde la OMA, donde confluyen las realidades del comercio exterior de cada país, se establecen directrices y estándares para el trabajo coordinado entre las aduanas, el sector privado y las demás entidades de gobierno involucradas en el comercio internacional.

Las medidas de seguridad buscan minimizar los riesgos de ocurrencia de ilícitos, pero como he señalado, ésta debe ser tarea de todos los que participamos en el comercio internacional, esto es: exportadores, importadores, agentes de aduana, almacenes, policía, ministerios, y también las organizaciones públicas y privadas, todas tenemos la obligación de comprometernos con la seguridad, e implementar todos los mecanismos necesarios para asegurar esta cadena.

believe that this issue continues to be a cause of concern for foreign trade companies?

Peruvian export companies have implemented good practices regarding safety of the supply chain. The optimal scenario would be that these good practices comply with existing international standards and that they guarantee a proper traceability of processes and that they provide a response when facing risks, not just to respond to a foreign market demand. I think that, currently, companies are far more aware of the importance of implementing measures securing the supply chain, and they are also more committed to it. However, it is clear that there are still pending tasks needed to articulate this work with different government agencies in order to have a comprehensive, planned and aligned control.

The international business community protested against foreign commercial security policies because the main security controls imposed for cargo implied higher costs for exporters, as they needed to implement security programs for their operations. However, governments promoting these programs maintained that it was inevitable and that elevating the operational efficiency could minimize costs. What is your opinion on these events in Peru?

Security is an issue that cannot be overlooked, and the implementation of measures reducing security risks in the supply chain is not a cost but an investment. We need to understand that a security program is more than an individual initiative: it is an initiative as a country in which we all shall be involved and work jointly, both government entities and private companies; otherwise, it would be really difficult to move forward.

This is a real scenario worldwide. The WCO receives all foreign trade scenarios from every country, and based on them, it sets up guidelines and standards for joint work between customs, the private sector, and any other government agency involved in foreign trade.

Security measures seek to minimize risks from illicit acts and, as I said, this task shall be undertaken by all parties participating in foreign trade, whether exporters, importers, customs brokers, warehouse operators, the Police, State departments, and other public and private organizations. We all have the responsibility and shall have the commitment towards security and implementing all necessary mechanisms to secure this chain.

A critical issue for an efficient control of foreign trade cargo is the non-intrusive con-

Un tema crítico para un control eficiente de la carga de comercio exterior es el control no intrusivo de los embarques, es decir, la aplicación de escáneres de gran poder en los puertos, aeropuertos y aduanas terrestres. ¿Qué opina de este tema y a qué instancia del gobierno le corresponde promover el uso y la implementación de esta tecnología?

El uso de inspección no intrusiva ha estado previsto en la normatividad aduanera hace bastante tiempo y es una de las tantas herramientas que coadyuvan a la seguridad de la cadena logística. El empleo de escáneres en los puertos, aeropuertos, aduanas o en las propias empresas, no garantizan de por sí la seguridad de la carga, debemos entender que es una herramienta más que seguro ayuda mucho para la identificación de ciertos riesgos, pero no debe ser la única herramienta.

Debe desarrollarse un esquema integral de control, con participación de todos los actores, privados y públicos y que incorpore las diversas herramientas de control que ya existen en otros países.

Como sabe, nuestra organización promueve el Sistema de Gestión en Control y Seguridad BASC y actualmente cerca de mil operadoras de comercio cuentan con esta certificación en el Perú. Este es el resultado de un trabajo de 18 años que BASC PERU

trol of shipments, that is, the use of powerful scanners at ports, airports and land customs. What is your stand on this issue and what level of government is responsible for the promotion and implementation of such technology?

The use of non-intrusive inspections has been included in customs regulations for a long time now and is one of many tools contributing to the safety of the supply chain. The use of such scanners at ports, airports, customs, or even at companies themselves, per se does not guarantee the security of cargo. We need to understand that this is a tool that definitely helps identifying certain risks, but that it is not the only existing tool.

A comprehensive control flow involving the participation of all parties, whether private or public, shall be developed. It shall also include the various control tools that already exist in other countries.

As you are aware, our organization promotes the BASC Management and Security Control System. Currently, there are almost one thousand trade operators that have this certification in Peru. This is the result of the 18-year



DROAL INC. SAC

Nuestros Servicios

- PRUEBAS TOXICOLÓGICAS DE 2, 3, 5 Y 10 DROGAS SIMULTÁNEAMENTE
- PRUEBAS TOXICOLÓGICAS EN BASE A LA MUESTRA DE CABELLO
- VERIFICACIONES DOMICILIARIAS
- CHARLAS DE CAPACITACIÓN:
 - PREVENCIÓN DEL CONSUMO DE DROGAS Y ALCOHOL EN EL ÁMBITO LABORAL
 - TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS
 - MANEJO DE EMERGENCIAS
- PERICIAS POLIGRÁFICAS
- COMERCIALIZACIÓN DE ALCOHOLÍMETROS DIGITALES PORTÁTILES Y BOQUILLAS
- SERVICIO DE CALIBRACIÓN DE ALCOHOLÍMETROS DIGITALES PORTÁTILES Y EQUIPOS DE PRECISIÓN

Líderes en la Prevención y Diagnóstico del Consumo de Drogas y Alcohol en el Ámbito Laboral



SECTORES EMPRESARIALES A LOS QUE ATENDEMOS

- AGROINDUSTRIA
- PESCA
- TEXTIL
- MINERÍA
- HIDROCARBUROS
- SEGURIDAD CORPORATIVA
- INDUSTRIA MANUFACTURERA
- ALMACENERAS
- AGENCIAS DE ADUANA Y CARGA
- AGENCIAS MARÍTIMAS
- PUERTOS
- AEROPUERTOS
- EMPRESAS DE TRANSPORTES
- EMPRESAS DE COURRIER
- OPERADORES LOGÍSTICOS



Calle Cantuarias N° 270 Oficina 106 - Miraflores - Lima - Perú

Ofi.: 242-4977 N: 99-828*7337 / RPM: #999-60-1166 RPC: 940-178-332

gerencia@droalinc.com / droal@terra.com.pe www.droalinc.com

puede mostrar en beneficio del comercio seguro peruano. ¿Cuáles son sus palabras de saludo en este XVIII Aniversario de la Alianza Empresarial para un Comercio Seguro?

Las iniciativas privadas que promuevan la seguridad de la cadena logística siempre son aplaudidas por nosotros, y una de las organizaciones que ha trabajado en ello es BASC PERÚ, con quien tenemos una larga y buena relación de trabajo.

Cuando la SUNAT implementó el programa de Operador Económico Autorizado, BASC PERÚ apoyó en complementar la capacitación que nuestros especialistas habían recibido por parte de otras aduanas del mundo, y su aporte ha sido muy valioso.


Ahora debemos entrar en una segunda etapa de trabajo y acercarnos para lograr que las empresas certificadas con BASC puedan también obtener la certificación OEA, a modo de garantizar la seguridad de la cadena logística y lograr que con este programa, las empresas puedan acceder a beneficios en otros países, a través de Acuerdos de Reconocimiento Mutuo.

La Organización Mundial de Aduanas (OMA) está promoviendo a nivel mundial el programa Operador Económico Autorizado (OEA) dirigido a las empresas que exhiban prácticas seguras en el comercio internacional. En el Perú su implementación está en marcha a través de su representada. ¿Cuál es la situación del avance de este programa OEA en nuestro país y cuáles son las expectativas a corto y mediano plazo?

Efectivamente, el programa OEA es una iniciativa de la Organización Mundial de Aduanas que busca identificar empresas que cumplan con los estándares internacionales. En el Perú, la SUNAT implementó dicho Programa en el 2013, siguiendo los estándares internacionales que garanticen prácticas universales, y viene trabajando para que el programa adquiera la madurez y credibilidad que nos permita gozar de beneficios en diversos países.

Por ello, a nivel internacional venimos trabajando fuertemente en posicionar al Perú como líder de la región, y hemos logrado ocupar el segundo lugar en América Latina y Caribe en cuanto a número de empresas certificadas.

En esa misma línea, debe destacarse que actualmente la SUNAT ejerce la Presidencia del Marco SAFE de la Organización Mundial de Aduanas, convirtiéndonos así en el primer país de la región de América Latina y Caribe en ocupar dicha posición.

Entre algunos de los temas más importantes, cabe destacar que hemos suscrito el Plan de Acción para el Acuerdo de Reconocimiento Mutuo del programa OEA con la Aduana de Corea, y en las próximas semanas estaremos firmando el Plan de Acción con la Aduana de los Estados Unidos, lo cual permitirá que las empresas peruanas certificadas como Operador Económico Autorizado puedan acceder a beneficios en las aduanas de destino en Corea y los EEUU. 

work carried out by BASC PERU for the benefit of Peruvian safe trade. Do you have any words in this, the 18th Anniversary of the Business Alliance for Secure Commerce?

We always applaud private initiatives promoting secure supply chains, and one of the organizations that has worked towards that goal is BASC PERU. We have a long and good work relationship with them.

When SUNAT implemented the Authorized Economic Operator program, BASC PERU supported us with training for our experts, in addition to the one they had received from other customs administrations around the world. BASC PERU's contribution has been invaluable.

Now, we will move on to the second phase and seek BASC-certified companies to obtain the AEO certification to guarantee a secure supply chain, and thus, accessing benefits abroad via Mutual Recognition Agreements.

The World Customs Organization (WCO) is promoting the Authorized Economic Operator (AEO) program worldwide for companies using international trade safe practices. In Peru, its implementation is underway via SUNAT. What is the state of progress of this AEO program in our country? What are the short and medium-term expectations?

Indeed, the AEO program is a WCO initiative seeking to identify companies complying with international standards. SUNAT implemented this program in Peru in 2013, following international standards ensuring universal practices. We have been working for the program to reach maturity and to achieve credibility allowing us to enjoy benefits in various countries.

Therefore, internationally we have worked hard to position Peru as a leader within the region, and we have achieved second place in the Latin America and the Caribbean region, as far as certified companies is concerned.

Likewise, it is worth noting that SUNAT currently holds the Presidency of the SAFE Framework of the World Customs Organization, thus becoming the first country in Latin America and the Caribbean to hold that position.

Another important issue that I would like to highlight is that we have signed the Action Plan for the Mutual Recognition Agreement by the AEO program with the Korean Customs. And, in the next few weeks, we will be signing the Action Plan with the US Customs as well, allowing Peruvian companies that are certified as Authorized Economic Operator to access benefits by both destination customs (in Korea and in the US). 



Situación mundial del programa OEA

WORLD STATUS OF AEO PROGRAMS

Hasta el 2014 en el mundo eran 168 los países que habían firmado cartas de intención para implementar el programa OEA y en medio centenar de países ya había 53 programas OEA operativos.

As of 2014, 168 countries had signed letters of intent regarding the implementation of the AEO program and there were 53 ongoing AEO programs in fifty countries already.

El operador económico autorizado (OEA) es una de las herramientas de gestión aduanera más innovadoras de las últimas décadas que ha sido inspirado en el seno de la Organización Mundial de Aduanas (OMA). Su aparición obedece a la necesidad mundial de implementar cadenas logísticas capaces de operar libremente de la intromisión de actividades ilegales como el terrorismo (fundamentalmente), narcotráfico, contrabando, etc.

Como se sabe, la OMA representa a 179 administraciones de aduanas de todo el mundo que en conjunto gestionan aproximadamente el 98% del comercio mundial. De acuerdo a esta organización, hasta marzo de 2014 eran 168 los países miembros que habían firmado cartas de intención para implementar el Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Mundial (SAFE Framework). El objetivo de este marco normativo es establecer estándares internacionales para:

The Authorized Economic Operator (AEO) is one of the most innovative customs management tools in the last decades. It was inspired within the World Customs Organization (WCO) on the global need to implement supply chains that could operate freely from the interference of illegal activities, such as terrorism (mainly), drug trafficking, smuggling, etc.

As it is known, the WCO represents 179 customs administrations all over the world that together manage roughly 98% of the world trade. According to this organization, as of 2014, 168 member countries had signed letters of intent for the implementation of the Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade (SAFE Framework), whose aim is to create international standards in order to:

Programas OEA operativos

Región OMA	País	Nombre	Tipo
América	Argentina	Sistema Aduanero de Operadores Confiables (SAOC)	Exportación
	Canadá	Socios en Protección (PIP) Autoevaluación Aduanera (CSA)	PIP - Importación / Exportación (CSA) Importación
	Colombia	AEO	Importación / Exportación
	Costa Rica	Programa de Facilitación Aduanera para el Comercio Confiable (PROFAC)	Exportación
	Republica Dominicana	OEA	Importación / Exportación
	Guatemala	OEA	Importación / Exportación
	México	Nuevo Esquema de Empresas Certificadas (NEEC)	Exportación
	Perú	Usuario Aduanero Certificado (UAC)	Exportación
	Estados Unidos	Alianza Aduanas - Comercio Contra el Terrorismo (C-TPAT)	Importación
Medio Este y África del Norte	Jordania	Lista de oro	Importación / Exportación
Este y África del Sur	Kenia	OEA	Importación / Exportación
	Uganda	OEA	Importación / Exportación
Asia Pacifico	China	Manejo Clasificado de Empresas	Importación / Exportación
	Hong Kong	Programa OEA de Hong Kong	Importación / Exportación
	India	OEA	Importación / Exportación
	Japón	OEA	Importación / Exportación
	Corea del Sur	OEA	Importación / Exportación
	Malasia	OEA	Importación / Exportación
	Nueva Zelanda	Esquema de Exportación Segura (SES)	Exportación
	Singapur	Asociación de Comercio Seguro (STP)	Importación / Exportación
	Tailandia	OEA	Importación / Exportación / Agencias de Aduana
Europa	Andorra	OEA	n.d.
	UE (28 países)	OEA	Importación / Exportación
	Israel	OEA	Importación / Exportación
	Noruega	OEA	Importación / Exportación
	Suiza	OEA	Importación / Exportación
	Turquía	OEA	Importación / Exportación

Fuente / Source: Compendio de programas OEA 2014. OMA.


- Garantizar la seguridad en la cadena logística.
 - Aumentar la previsibilidad de las operaciones de comercio exterior.
 - Facilitar la gestión integrada de las cadenas logísticas para todos los modos de transporte.
 - Fortalecer la cooperación entre las administraciones de aduanas y otros organismos en su lucha contra el fraude.
 - Facilitar el comercio legítimo mediante cadenas logísticas seguras y acuerdos de colaboración entre las aduanas y el sector privado.
- ensure the security for the supply chain,
 - increase the predictability of foreign trade operations,
 - provide an integrated management of supply chains for every means of transportation,
 - strengthen the cooperation among customs administrations and other agencies against fraud, and
 - facilitate legal trade through secure supply chains and partnerships between customs and the private sector.

Uno de los componentes del marco SAFE es el pilar "aduanas-sector privado" y este contempla la creación de programas OEA en las administraciones de aduanas como una herramienta de desarrollo para inducir el fortalecimiento de la relación entre la aduana y el operador privado (empresa) con el fin de asegurar y facilitar la cadena logística.

Pueden ser empresas OEA todos los operadores de la cadena logística: empresas manufactureras, importadores, exportadores, agentes de aduanas, transportistas, consolidadores de carga, administradores de puertos y aeropuertos, operadores de terminales de carga, almacenistas y distribuidores.

De acuerdo al Compendio de programas OEA 2014 de la OMA, hasta marzo de 2014 (ver cuadro) habían 53 programas OEA operativos, 10 programas OEA a ser lanzados, y 13 programas de cumplimiento que fueron asesorados por países miembros.

Otra figura importante del Marco SAFE es el Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (ARM) cuyo objetivo es alentar a las administraciones de aduana a desarrollar alianzas con otras aduanas para desarrollar mecanismos para el reconocimiento mutuo, es decir, que una administración de aduanas reconoce los resultados de validación y autorizaciones de otra administración aduanera emitida bajo su programa OEA y se compromete a proporcionar importante, comparable y recíprocos beneficios y facilitación a las empresas OEA. Este proceso entre programas OEA puede conducir a la globalización de las normas de seguridad y cumplimiento en las cadenas de suministro. En general, para el sector privado esto se traduce en el acceso a beneficios y ventajas en otras aduanas y para el sector público, significa la materialización de un mecanismo de colaboración y cooperación entre las administraciones de aduanas.


Según el documento citado de la OMA, hasta el año pasado habían 23 AMRs concluidos (registra como el más reciente el AMR entre México y Corea firmado en marzo de 2014) y 12 como AMRs que estaban siendo negociados. 

The customs private sector mainstay is the SAFE Framework's element that focuses on the creation of AEO programs within customs administrations as a development tool to strengthen the relationship between customs and private operators (companies) in order to secure the supply chain.

All operators of the supply chain may be AEO companies: manufacturing companies, importers, exporters, customs brokers, carriers, freight consolidators, port and airport managers, container terminal operators, warehouse operators and freight forwarders.

In accordance with the 2014 Compendium of Authorized Economic Operator programs, as of March 2014 (see table), there were 53 ongoing AEO programs, 10 AEO programs to be launched, and 13 compliance programs advised by member countries.

Another key element of the SAFE Framework is the Mutual Recognition Agreement (MRA), which aims at encouraging customs administrations to create alliances between them in order to develop mechanisms for mutual recognition. This means that one customs administration recognizes the validations results and the authorizations that another customs administration issued under their AEO program and for which the latter agrees to provide significant, comparable and reciprocal benefits and facilitation to AEO companies. This process between AEO programs may lead to the globalization of security and compliance standards for the supply chains. Mainly, this would translate as access to benefits and advantages in other customs for the private sector, and as the realization of a collaboration and cooperation mechanism among customs administrations for the public sector.

According to this WCO document, until last year, there were 23 completed MRA (the most recently recorded, the MRA between Mexico and Korea from March 2014), and 12 MRA at the negotiation phase. 

Fuente / Source: OMA / CBP / BID



Por / By: Michael Laden

La necesidad de una cadena de suministro segura

THE NECESSITY OF A SECURE SUPPLY CHAIN

En los Estados Unidos, los trágicos acontecimientos terroristas del 11 de septiembre de 2001, alteraron para siempre la forma en que procesamos y pensamos el comercio global. Sin duda, la proliferación y el flagelo del contrabando ha sido un problema desde hace muchos años, pero en un entorno posterior al 11 de septiembre, las preocupaciones relacionadas a la seguridad de la cadena de suministro creció exponencialmente.

El contrabando de drogas, la falsificación de mercancías, el lavado de dinero y / o el tráfico de personas, se vieron ensombrecidas por las preocupaciones acerca de una "bomba nuclear en una caja". ¿Qué pasa si una organización terrorista podría penetrar con éxito y aprovechar una cadena de suministro legítima para introducir un arma nuclear o un arma de destrucción masiva, como el ántrax?

En las semanas y meses posteriores a los ataques del 11 de septiembre, el entonces Servicio de Aduanas de Estados Unidos (ahora llamado Servicio de Aduanas y Protección de Fronteras o CBP) comprometió a la comunidad comercial en un esfuerzo para determinar la mejor manera de asegurar la cadena de suministro. Inicialmente el CBP consideró la creación de un programa de seguridad obligatorio que se aplicaría a todos los transportistas y todas las importaciones estadounidenses. Pero entonces, el sentido común y la consulta a la comunidad comercial estadounidense alteraron ese enfoque.

Para tener éxito, se creía ampliamente que un programa de este tipo debía ser voluntario, no obligatorio. La idea era que un programa voluntario podría incentivar a aquellas empresas que querían hacer las cosas bien y avanzar hacia adelante con buena voluntad. Al final, un programa de este tipo podría ayudar al CBP a identificar los embarques "conocidos" de aquellos "desconocidos". Por el contrario, si el programa hubiera sido obligatorio, todos los importadores estadounidenses podrían haber sido requeridos a cumplir los requisitos mínimos de seguridad de la cadena de suministro; y el resultado no habría ayudado al CBP diferenciar entre un "transportista de confianza" y uno nuevo o "transportista desconocido".

Adicionalmente la comunidad comercial de Estados Unidos creía fervientemente que el cumplimiento con las leyes comerciales y la seguridad de la cadena de suministro eran mutuamente excluyentes; es decir, cada pilar debe mantenerse por su propio mérito. Mientras que las empresas altamente cumplidoras son más propensas a tener también un programa de seguridad robusto, el "precio de admisión" en la seguridad de la cadena de suministro no debe depender de rigurosas auditorías de cumplimiento o de requerimientos tributarios. Estos obstáculos hacen poco para incentivar a las empresas a

In the United States, the tragic terrorist events of September 11, 2001 forever altered the way we process and think about global commerce. To be sure, the proliferation and scourge of smuggling has been a problem for many years, but in a post September 11th environment, the concerns related to a secure supply chain grew exponentially. The smuggling of drugs, counterfeit goods, laundered money and/or human smuggling was now overshadowed by concerns about a "nuke in a box". What if a terrorist organization could successfully penetrate and exploit an otherwise legitimate supply chain to introduce a nuclear weapon or a weapon of mass effect, such as anthrax?

In the weeks and months following the September 11th attacks, the legacy U.S. Customs Service (now called U.S. Customs and Border Protection or CBP) engaged the trade community in an effort to best determine how to secure the supply chain. Initially CBP considered creating a mandatory security program that would apply to all shippers and all U.S. imports. But then, common sense and their consultation with the U.S. trade community altered that approach. To be successful, it was widely believed that such a program should be voluntary, not mandatory. The thinking was that a voluntary program would incentivize those companies who want to do the right thing and come forward willingly; in the end such a program would help CBP identify the "known" consignments from the "unknown". Conversely, if the program were made mandatory, all U.S. importers would be required to undertake the minimum supply chain security requirements; and the result would not help CBP differentiate from a "trusted shipper" versus a new or "unknown shipper".

Additionally the U.S. trade community was very vociferous in their beliefs that compliance with trade laws and supply chain security are mutually exclusive; that is each pillar should stand on its own merit. While highly compliant companies are more likely to also have a robust security program, the "price of admission" into a supply chain security should not be dependent on rigorous compliance audits or tax inquiries. Such obstacles do little for incentivizing companies to participate in a program and blur the bright lines of distinction between compliance

participar en un programa y opacan la línea de distinción entre el cumplimiento y la seguridad. Después de mucha reflexión y deliberación, la CBP adoptó correctamente el enfoque verdadero y hoy el programa Asociación Aduanas-Comercio contra el Terrorismo (C-TPAT) es un programa voluntario desprovisto de medidas de cumplimiento establecidos.

El modelo C-TPAT en realidad fue tomado de la Coalición Empresarial Anti-Contrabando (BASC), la que también puede ser conocida en otros países como la Alianza Empresarial para un Comercio Seguro. A finales de los 90s, como el problema de tráfico de drogas en los EE.UU. se hacía más invasiva y los cárteles comenzaron a explotar las cadenas de suministro legítimas para trasladar su contrabando, la Aduana de EEUU desarrolló BASC. Era un programa voluntario de seguridad diseñado para fortalecer la cadena de suministro para protegerlo de la contaminación ilegal. Después de los ataques del 11 de septiembre, el modelo BASC fue esencialmente adaptado de un programa contra el contrabando de drogas a un programa de lucha contra el terrorismo diseñado para prevenir y / o detectar la introducción ilegal de cualquier tipo de contrabando en la cadena de suministro.

Así, el programa C-TPAT es una consecuencia directa de los ataques terroristas del 11 de septiembre, y es una de las varias capas de seguridad de la cadena de suministro adoptado por el CBP. Hoy en día, el C-TPAT ha sido ampliamente reconocido como uno de las más exitosas asociaciones públicas-privadas que se

and security. After much thought and deliberation, CBP correctly adopted the right approach and today the U.S. Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) program is a voluntary program devoid of measured compliance metrics.

The C-TPAT model was actually borrowed from the Business Anti-Smuggling Coalition (BASC), which may also be known in other countries as the Business Alliance for Secure Commerce. In the late 1990's, as the drug smuggling problem into the U.S. became more pervasive and the cartels began to exploit otherwise legitimate supply chains to move their illicit contraband, US Customs developed BASC. It was a voluntary security program designed to harden a supply chain to protect against unlawful contamination. After the attacks of September 11th, the BASC model was essentially retrofitted from an anti-drug smuggling program to be an anti-terrorism program designed to prevent and/or detect the unlawful introduction of any kind of contraband into the supply chain.

So, the U.S. C-TPAT program is a direct outgrowth of the terrorist attacks of September 11th, and is one of many layers of supply chain security adopted by CBP. Today, the U.S. C-TPAT program has been widely recognized as one of the most successful private and public partnerships ever created. The program has

BASC – Misión Crítica

BASC – MISSION CRITICAL

Por / By: Michael Laden

En conjunto, los 13 capítulos de la Alianza Empresarial para el Comercio (BASC) a través de Latinoamérica agrupan a más de 2.500 empresas asociadas. BASC PERÚ ha certificado a 700 empresas en el programa. Es un sincero honor felicitar y conmemorar el 18 aniversario de BASC PERÚ! El capítulo de BASC en Perú trabaja incansablemente para ayudar a los miembros a asegurar el comercio y juega un papel fundamental para facilitar el comercio legítimo.

Fundada en 1996, BASC (originalmente conocido como la Coalición Empresarial Anti-Contrabando) juega un rol vital en el aumento de la sensibilización sobre la necesidad de la seguridad, y provee una plataforma y un foro para que las empresas compartan las mejores prácticas. Los miembros BASC son una comunidad de empresas del sector privado, agencias gubernamentales y organismos mundiales que trabajan en armonía para asegurar el comercio mundial legítimo. BASC es un programa único para las empresas en América Latina.

Entonces, programas como BASC son realmente de 'ganar o ganar' para los sectores privado y público. Si su empresa está considerando unirse al programa BASC, o desearía información adicional para inscribirse, contacte a: afiliaciones@bascperu.org teléfono 612-8300 anexo 2278.

Together, the thirteen Business Alliance for Secure Commerce (BASC) chapters across Latin America support more than 2,500 member companies. BASC PERU has engaged and certified 700 companies in the program. It is my sincere honor to congratulate and commemorate the 18th anniversary of BASC PERU! The BASC PERU chapter works tirelessly to assist members in securing trade and plays a pivotal role in facilitating legitimate commerce.

Founded in 1996, BASC (originally known as the Business Anti-Smuggling Coalition) plays a vital role in raising awareness about the necessity for security; and provides a platform and forum for companies to share best practices. BASC members US Customs are a community of private sector companies, government agencies, and world bodies working in harmony to secure legitimate global commerce. BASC is a program unique to companies in Latin America.

So, programs like BASC are truly a win-win for the private and public sectors. If your company is considering joining the BASC program, or would like additional information about membership please contact: afiliaciones@bascperu.org phone 612-8300 ext. 2278.

SECURE COMMERCE

han creado. El programa tiene más de 10.000 miembros y ofrece beneficios a estas empresas de buena reputación. Algunas de las otras capas de seguridad de la cadena de suministro que complementan C-TPAT son: la Iniciativa de Seguridad de Contenedores (CSI), el portal de monitoreo de radiación en puertos extranjeros, el expediente de seguridad del importador (ISF) y el enfoque avanzado de contenedores ingresantes al territorio estadounidense.

En junio de 2005, la Organización Mundial de Aduanas (OMA), con sede en Bruselas, adoptó el Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global (I) (Marco SAFE). La OMA está conformada por 180 administraciones de aduana de todo el mundo y sus miembros son responsables de gestionar el 98% del comercio global. Desde su adopción, otras administraciones de aduana del mundo comenzaron a diseñar e implementar sus propios regímenes de seguridad de la cadena de suministro. Hoy en día, hay diferentes programas de seguridad de la cadena de suministro que han sido implementados plenamente por algunos de los miembros de la OMA; otros todavía están diseñándolos o iniciando su implementación. Una vez implementado, los EE.UU. (junto con otros miembros de la OMA con programas de seguridad operativos) comenzarán a negociar Acuerdos de Reconocimiento Mutuo (ARM); por el cual cada administración aduanera validará los requerimientos y las prácticas del otro programa de seguridad.

Hasta la fecha, los EE.UU. han firmado un total de diez (10) ARM:

- Nueva Zelanda, junio 2007.
- Canadá, junio 2008.
- Jordania, junio 2008.
- Japón, junio 2008.
- Corea, junio 2010.
- Unión Europea, mayo 2012.
- Taiwán, noviembre 2012.
- Israel, junio 2014.
- México, octubre 2014.
- Singapur, diciembre 2014.

La OMA, de la cual Perú es signatario, ofrece a sus miembros una serie de herramientas y orientación para ayudar en la creación de un buen programa de seguridad de la cadena de suministro. Bajo el amparo del Marco SAFE de la OMA, Perú creó un programa OEA en 2012. El programa, sin embargo, muestra resultados tímidos y por ahora un pequeño número de empresas peruanas que pueden calificar se han unido al programa. Esto puede ser debido a que solicitar el estatuto OEA en Perú también está acompañado de una evaluación tributaria rigurosa.

Me doy cuenta de que el término o la palabra "asociación" es ajeno a muchas autoridades aduaneras, pero soy un ferviente creyente de que una verdadera asociación entre el sector público y privado debe ser la piedra angular de cualquier programa de seguridad de la cadena de suministro significativo.

Los datos de investigación publicados por Transparencia Internacional y la Evaluación de Amenazas de FreightWatch Internacional (empresa consultora con sede en Texas, Estados Unidos) caracterizan al Perú con muchas oportunidades de mejora en el ámbito de la corrupción y la seguridad. Como tal, el Perú es visto por el resto del mundo como un medio-alto y alto-riesgo país en cuanto a su relación con la seguridad del suministro en cadena. Con la finalidad de

more than 10,000 members and offers benefits to those companies in good standing. Some of the other supply chain security layers that complement C-TPAT are, the Container Security Initiative (CSI), radiation portal monitoring at foreign ports, the Importer Security Filing (ISF), and the advanced targeting of inbound containers.

In June of 2005, the Brussels based World Customs Organization (WCO) adopted the SAFE Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade (I) (SAFE Framework). The WCO is made up of 180 customs administrations around the world and its members are responsible for managing 98% of the world's global trade. Once adopted, other customs administrations around the world began designing and implementing their versions of supply chain security regimes. Today, there are a number of different supply chain security programs that have been fully implemented by some of the WCO Members; others are still being designed and deployed. Once implemented, the U.S. (along with other WCO Members having security programs in place) begin to negotiate Mutual Recognition Agreements (MRA's); whereby each customs administration validates the security requirements and practices of the other.

To date, the U.S. has signed a total of ten (10) MRA's:

- New Zealand - June 2007.
- Canada - June 2008.
- Jordan - June 2008.
- Japan - June 2009.
- Korea - June 2010.
- European Union - May 2012.
- Taiwan - November 2012.
- Israel - June 2014.
- Mexico - October 2014.
- Singapore - December 2014.

The WCO, to which Peru is a signatory, offers its members a number of tools and guidance to assist in the creation of a meaningful supply chain security program. Under the guise of the WCO SAFE Framework, Peru created an AEO program in 2012, the program however has been met with timid results and for now a small number of Peruvian companies who may qualify have joined the program.

Peruvian customs authorities would be well-advised to reconsider this approach. I realize that the term or word "partnership" is foreign to many customs authorities, but I am a fervent believer that a true partnership between the public and private sector must be the cornerstone of any meaningful supply chain security program.

Research data published by Transparency International and the Freightwatch International Threat Assessment characterize Peru as having many opportunities for improvement in the area of corruption and security. As such, Peru is

Acerca del autor

ABOUT THE AUTHOR

Michael Laden es el Presidente de Directorio de Trade Innovations, Inc., una consultora con sede en Minnesota, Estados Unidos. Es un reconocido experto en temas aduaneros y medios de regulación de cadenas de suministro y cuenta con más de 35 años de experiencia en comercio internacional.

Antes de fundar Trade Innovations en 2005, el Sr. Laden fue director de Servicios de Comercio Global de la corporación Target. Fue un agente de aduanas autorizado por el US CBP desde 1981. También ha desarrollado algunos de los más creativos e ingeniosos programas de cumplimiento aduanero, políticas y procedimientos; permitiendo a su empleador alcanzar niveles sin precedentes de cumplimiento, al tiempo de reducir los costos relacionados.

En 2001, el Sr. Laden participó en el diseño y desarrollo del programa C-TPAT. Su artículo, "El origen del programa estadounidense C-TPAT: Lecciones aprendidas y ganadas por el gobierno y el comercio", fue publicado en la Revista Mundial de Aduanas, volumen 1, Numero 2, de setiembre 2007.

También ha atestiguado ante comités del Congreso de los Estados Unidos en relación a operaciones comerciales, aduaneras y políticas de aplicación. También participó como testigo ante el Comité de Asuntos Gubernamentales del Senado estadounidense en relación a la seguridad de los contenedores y de las operaciones en un entorno posterior al 11 de septiembre. El Sr. Laden ha sido ponente en el CBP sobre temas relacionados ante muchas organizaciones nacionales. Él viaja extensamente y ha enseñado los fundamentos de la importación a miles de proveedores extranjeros y fabricantes de todo el mundo.

Michael Laden is the Chief Executive Officer of Trade Innovations, Inc., a Minneapolis, MN (US) based consultancy. He is a recognized expert in the customs compliance and the supply chain regulatory environment and he has more than 35 years of experience in the international trade industry.


Prior to founding Trade Innovations in 2005, Mr. Laden was the Director of Global Trade Services for Target Corporation. He has been licensed as a customs broker by U.S. Customs and Border Protection (CBP) since 1981. Mr. Laden is also credited with developing some of the most creative and ingenious customs compliance programs, policies and procedures; allowing his employer to achieve unprecedented levels of compliance, while lowering associated landed costs.

In 2001, Mr. Laden was instrumental in the design and development of the Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) program. His article, The Genesis of the U.S. C-TPAT Program: Lessons Learned and Earned by the Government and Trade was published in the World Customs Journal, Volume 1, Number 2; September 2007.

Mr. Laden has testified before the House Ways and Means Committee and the House Subcommittee on Appropriations concerning Customs Commercial Operations and Enforcement Policies. He also appeared as a witness before the Senate Governmental Affairs Committee on matters related to container security and operations in a post September 11th environment. Mr. Laden has been a featured speaker on CBP and related matters before many national organizations. He travels extensively and has taught the fundamentals of importing to thousands of foreign suppliers and manufacturers worldwide.

de mantener su ventaja competitiva en los mercados mundiales de comercio necesita hacer bastante para mejorar la integridad y la seguridad en torno a las exportaciones peruanas.


Llevar una calificación de alto riesgo significa que la mayoría de las importaciones a los EE.UU. desde Perú serán totalmente examinadas, lo que a menudo resulta en importantes retrasos y costos adicionales para el importador estadounidense. Esto diluye la capacidad del Perú para competir con los países que ya cuentan con buenos programas de seguridad de la cadena de suministro, o calificaciones de riesgo más bajas.

Los trágicos acontecimientos del 11 de septiembre iluminan plenamente la necesidad de aumentar la seguridad en torno a todas las cadenas de suministro, para todas las modalidades. El gobierno y la comunidad comercial de Estados Unidos han dado un salto cuantitativo hacia adelante en este sentido, y actualmente muchos otros países de todo el mundo están siguiendo ese liderazgo desarrollando sus propias versiones de programas de seguridad de cadenas de suministro. 

(1) Organización Mundial de Aduanas SAFE Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade. June 2015

viewed by the rest of the world as a medium-high to high risk country as it is related to supply chain security. In order to maintain its competitive advantage in the global trade markets much needs to be done to improve the integrity and security around Peruvian exports.

Carrying a high risk rating means that most imports to the U.S. from Peru will be fully scrutinized; often resulting in substantial delays and extra costs for the U.S. importer. This dilutes Peru's ability to compete with countries that already have meaningful supply chain security programs in place, or lower risk ratings.

The tragic events of September 11th fully illuminated the necessity for increasing the security around all supply chains, for all modalities. The U.S. government and the U.S. trade community have made a quantum leap forward in this regard, and today many other countries around the globe are following that lead by developing their own versions  iterations of a supply chain security program.

(1) World Customs Organization SAFE Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade. June 2015



Las oportunidades y amenazas en el transporte marítimo al 2030

OPPORTUNITIES AND THREATS TO MARITIME TRANSPORTATION BY 2030

Escribe / By: Dr. Alfredo Graham, Director de Calidad Académica de CENTRUM, Pontificia Universidad Católica del Perú

Ph.D. Director of Academic Quality at CENTRUM, Pontificia Universidad Católica del Perú.

Para entender objetivamente el tema, debemos abarcar tanto al pez como al estanque en que habita. Hablar solo del pez es entender parcialmente el problema. El estanque (pH del agua, temperatura, etc.) nos dice lo que puede pasar con el pez al margen de todo lo que pueda intentar hacer el pez para mantener una larga vida. Analizar solo el hoy, o el corto plazo puede ser una ilusión con muchas sorpresas.

Cuando nos enfocamos en un horizonte de tiempo muy corto, el día a día nos distrae de lo que realmente es trascendente para la existencia de cualquier sistema u organización local o mundial; nuestra relación cotidiana con los problemas que nos aquejan nos hace perder la perspectiva más holística de la realidad, solo tenemos tiempo para ver lo que sucede dentro del transporte marítimo mundial (enfocarnos en el pez) y sus alrededores muy próximos, pero perdemos de vista todo el conjunto de factores más lejanos de carácter político, económico, social, tecnológico que se entrelazan entre sí, cuyo impacto hoy tal vez sea muy débil (el estanque) pero cuyo impacto futuro puede ser trascendental.

Para entender el estanque debemos apreciar las tendencias que existen y las que comienzan a emerger en un horizonte de tiempo más largo, exploremos al 2030. Al adentrarnos en una perspectiva de largo plazo, gradualmente tomamos conciencia de la existencia de un ecosistema de tendencias ya conocidas como de aquellas que empiezan a emerger y más lejos en el tiempo, señales tal vez muy débiles de tendencias que tendrán un fuerte impacto en el día a día de mañana. Este ecosistema dinámico de tendencias afecta al día a día de todas nuestras actividades en mayor o menor grado, de todas estas tendencias debemos enfocarnos en algunas de ellas, las que particularmente afectarán al sistema de transporte marítimo.

Seguridad cibernética marítima

Algunos de los temas que emergen con bastante fuerza en relación a la seguridad cibernética marítima son la evolución de la tecnología, la evolución del internet y otros medios de comunicación masivos.

For a comprehensive understanding of a subject, we shall consider both the object and the environment around it. I will use the simile of a fish and the pond it lives in. The pond (pH of the water, temperature, etc.) shows us what could happen to the fish, regardless of what the fish may try to do to ensure a long life. Analyzing only the situation today or the short-term scenario may be an illusion where many surprises await.

When we only focus on a very short span, the daily routine distracts us from what is actually important for the existence of any worldwide, nationwide or local system or organization. Our daily relationship with the problems we face causes us to miss the whole picture of reality. We only have time to analyze the events within worldwide maritime transportation (focus on the fish) and its closest environment, missing the whole set of political, economic, social or technological factors that may be further away, but that intertwine, and although they may have a very weak impact today, their impact may be crucial for the future (focus on the pond).

In order to understand the pond, we need to explore the existing and emerging trends in a longer span; let's look into the year 2030. When we take a closer look from long-term perspective, we gradually become more and more aware of the existence of an ecosystem of well known and emerging trends. And further in time, we may recognize very weak signs of trends with a strong impact on tomorrow's daily life. This dynamic ecosystem of trends affects all of our daily activities, to a greater or lesser extent. We shall focus on some of these trends, on those that will specially impact the maritime transportation system.

Maritime cyber-security

Some important emerging maritime cyber-security issues are the evolution of technology, and the evolution of the Internet and other mass media. None of these issues has an isolated effect, but they all interact among themselves and entail an influence that sometimes may not be foreseen. It may seem as these evolutions would be an opportunity for further protection, and indeed they are, but they also entail the other side of the coin: new threats or risks. We shall focus our analysis on both sides in order to become fully aware that individuals threatening the security of the maritime transportation system will seize the opportunity of

Ninguno de ellos tiene un efecto aislado, todos interactúan entre sí para influenciarnos de una manera tal vez insospechada. Podemos pensar que la evolución de estos temas puede significar una oportunidad de mayor protección, sin embargo también nos presenta la cara opuesta, la amenaza o riesgo. Si enfocamos el análisis bajo ambas caras, tomamos conciencia que los actores que amenazan la seguridad del sistema de transporte marítimo buscarán la oportunidad de sacar ventaja de las mismas capacidades que intentamos aprovechar.

Las operaciones cibernéticas marítimas seguirán siendo facilitadas o afectadas por tres elementos: la tecnología, las personas que intervienen en las operaciones, y la información que se procesa. La tecnología es fundamental para la óptima operación del conjunto de naves, plataformas continentales y puertos, entre otros, pero también es vulnerable a ataques, a vigilancia o a robo de información; las personas como parte del sistema interactúan entre ellas bien sea cooperando de manera creativa o interviniendo para el apoyo de ataques, vigilancia o robo de información, de manera activa o pasiva. Son las personas las que también pueden afectar la data que permite las operaciones, en una gama creativa de posibilidades desde el extremo de la manipulación, la coerción o la sedición y en el otro el error humano. Los tres elementos interactúan mediante una red global marítima que viene a ser su propia fortaleza, pero al mismo tiempo es su debilidad.

Información y tecnología

Si observamos bien el volumen de información que se maneja actualmente es mayor al de diez años atrás. Para el 2030 el volumen será inmensamente mayor al actual; también el número de actores que participan irá en aumento, lo que pone en riesgo de ser afectada la red global marítima. Otro aspecto sumamente importante es que las comunicaciones persona a persona (P2P en inglés) tienden a ser cada día más usadas en todos los ámbitos de la vida diaria, con mayor razón las comunicaciones entre ciudades, puertos y las naves o plataformas que están en el mar, donde el promotor de la comunicación puede mantenerse en el anonimato.

La tecnología avanza más rápido de lo que la seguridad marítima alcanza a ejercer control, más rápida en ampliar su espacio de influencia en el entorno marítimo operativo. Si la seguridad marítima no se anticipa a las potenciales amenazas dejará espacios no cubiertos que, por cierto, los aprovechará los que cometen actos ilícitos o criminales. Más crítico aún, será el anonimato de las comunicaciones las que crearán una gran dificultad para descubrir su origen, si bien las comunicaciones se basan en IP lo que todavía hace relativamente posible saber de dónde proviene el ataque pero difícil saber su identificación, hoy

benefiting from those same evolutions that we are trying to make the most of.

Maritime cyber-operations will continue to be facilitated or affected by three elements: technology, people involved in the operations, and processed information. Technology is crucial to the optimal operation of all the ships, continental vessels, and ports, among others. However, it is also vulnerable to attacks, surveillance or information theft. People that are part of the system interact with technology, whether creatively cooperating or intervening to support attacks, surveillance or information theft (either actively or passively). It is people that can also affect operation allowing data, in a wide range of participations from manipulation, coercion or sedition to human error. These three elements interact in a maritime global network, which are its strength...and its weakness.

Information and technology

If we observe closely, we find that the volume of information handled currently is greater than the one ten years ago. In 2030, the volume will greatly exceed the current one, and the number of participants will as well, which risks the maritime global network. Another very important issue is that peer to peer (P2P) communication tends to be increasing in all aspects of daily life, more so communication between cities, ports and at-sea ships or platforms,



Seguridad • Identificación • Control



Precintos de alta seguridad (H)
con ISO 17712 2013




y más aún en el futuro las comunicaciones serán totalmente anónimas e imposibles de rastrear.

El costo de los equipos es accesible prácticamente a cualquiera lo que hace aún más vulnerable a la red. Hoy se dispone de la deep web cuya capacidad de contenido es mucho más vasta que la web tradicional y el dark web que se refiere a cualquier página web que intencionalmente ha sido ocultada en un nivel distinto dentro de la web tradicional. Estos medios harán más fácil el ataque o robo de información sin dejar rastro, podrán compartir los terroristas, narcotraficantes, criminales y otros actores planes de coordinación, y todo tipo de información que deseen intercambiar sin el menor temor de ser descubiertos. Si el sistema de seguridad marítima se queda rezagado tecnológicamente, hará más fácil la labor de ataque, intervención, robo de información, de control de naves y plataformas, entre otras actividades; todo a distancia sin mayor riesgo.

Otros frentes

Pero hay otros frentes que nos deben preocupar desde el punto de vista del empleo del transporte marítimo, como el desarrollo de las impresoras 3D, un tema aparentemente no relacionado pero que puede tener consecuencias insospechadas. Si nos imaginamos que con grandes impresoras 3D podríamos fabricar fusiles, equipos, instrumentos en pequeña o gran escala, significa que ya no será necesario el transporte de estos productos de un lugar a otro, bastará contar con impresoras 3D para su producción local. ¿Estaremos frente a una disminución importante del transporte de mercancías relacionado con la fabricación de ciertos bienes producidos en impresoras 3D?, el tiempo y el desarrollo de ésta y otras tecnologías nos lo dirán.

Si los puertos importantes del litoral peruano muestran debilidad en torno a la seguridad portuaria y marítima, el interés internacional podrá ser escaso o sin mayor beneficio para esos puertos. La posible construcción de un segundo canal entre el Pacífico y el Atlántico hará que el centro de gravedad del transporte marítimo se aleje de las costas peruanas, en cambio la construcción de un sistema ferroviario entre Brasil y Perú hará que se fortalezca el desarrollo de los puertos, ambos son eventos que sucederán fuera del ámbito de decisión de las autoridades peruanas.

Muchos de los eventos y tendencias que suceden, como los mencionados en párrafos anteriores, no están bajo el control de las autoridades; sin embargo, tomar conciencia de su capacidad de influenciar positiva o negativamente el sistema de transporte marítimo, es algo que debe analizarse en profundidad. La disyuntiva es, ¿qué haremos para mejorar la seguridad marítima portuaria a la par con el desarrollo de la infraestructura portuaria y continuar siendo parte del futuro desarrollo del transporte marítimo mundial? 

where the emitter can remain anonymous.


Technology is advancing faster than maritime security's control, and it is expanding its area of influence within the operational maritime environment. If maritime security does not foresee potential threats, it will leave uncovered areas that will, definitely, be taken advantage of by those committing illicit or criminal acts. Anonymity during communications will be even more critical and will be greatly difficult to find out its origin. Communications are based on IP address, which still makes it relatively easy to find out where the attack comes from, although its identification is difficult. However, in the future, communications will be completely anonymous and impossible to track.

The cost of devices is virtually accessible to anyone, making the network more vulnerable. Today, we have the deep web with a content capacity greater than that of the traditional web, and the dark web, which includes all web sites that intentionally hide at a different level within the traditional web. This means will make information theft or attacks easier and will leave no trace. Terrorists, drug dealers, criminals and others will be able to share coordination plans and all type of information without the slightest fear of being discovered. If the maritime security system lags behind technologically, it would make information theft, intervention, attacks, control of ships and platforms, among other activities, easier, remote, and without any real risk involved.

Other fronts

There are other fronts we shall be concerned about from the perspective of maritime transportation employment, like the development of 3D printers. This is a topic that has no apparent relationship but that may have surprising consequences. Just picture it, with big 3D printers we could manufacture rifles, devices, small or large instruments; this means that the transportation of these products will be no longer needed. Having 3D printers would be enough for its local production. Would we face a significant reduction of freight transportation due to the manufacturing of certain goods by 3D printers? Only time and the development of this and other technologies will tell.

If important ports in the Peruvian coast show weakness regarding port and maritime security, international interest may become little or would bring no benefit for these ports. The possible construction of a second canal between the Pacific and the Atlantic Oceans will make the center of gravity shift from the Peruvian coasts to elsewhere. However, the construction of a rail system between Brazil and Peru will strengthen the development of our ports. These are two events that will be decided outside the scope of the Peruvian authorities.

Many of the events and trends happening today, like the ones above mentioned, are not under the control of the authorities. However, being aware of their potential positive or negative impact on maritime transportation shall be analyzed at depth. The question is what will we do to improve maritime security at ports on par with the development of port infrastructure to continue being part of the future development of worldwide maritime transportation? 

Actividades desarrolladas por BASC PERÚ

ACTIVITIES DEVELOPED BY BASC PERU

Foros/ FORA

Siendo uno de los objetivos de BASC PERÚ concientizar a todos los colaboradores de nuestras empresas certificadas sobre los riesgos, alcances y responsabilidades de ser Tercero Civil Responsable, así como los procedimientos a seguir ante el hallazgo o custodia de sustancias ilícitas dentro de la carga, el cual puede generar responsabilidad penal directa, tanto a directores como colaboradores, realizamos en marzo el primer foro gratuito del año "Tercero Civil Responsable" que congregó a un centenar de participantes, entre gerentes generales, de operaciones, de seguridad y coordinadores BASC.

Debido al éxito que tuvo, se programó un segundo evento el 15 de octubre en el auditorio de la Cámara de Comercio Americana del Perú (AMCHAM). El expositor fue el Dr. Juan Mendoza Abarca, Fiscal Provincial Titular de la 1ra. Fiscalía Supra Provincial Corporativa Especializada contra la Criminalidad Organizada del Ministerio Público – Fiscalía de la Nación.

One of the objectives of BASC PERU is to create awareness among our certified companies' entire staff about the risks, scope, and responsibilities of being a liable third party, as well as about the procedures to be followed when faced with the discovery or safe-keeping of illegal substances within the cargo load, which can generate direct criminal responsibility to both directors and employees. Because of this objective, we conducted this year's First Liable Third Party Free Forum in March, bringing together approximately 100 participants (CEOs, Operations Managers, Security Managers, and BASC Coordinators). Given the success of this first event, a second one has been scheduled for this upcoming October 15 at the auditorium of the American Chamber of Commerce of Peru (AMCHAM). The conference was made by Dr. Juan Mendoza Abarca, Principal Provincial Prosecutor of the 1st Supra Provincial Corporate Prosecutor's Office Specialized Against Organized Crime.



Desayunos empresariales / BUSINESS BREAKFASTS

En el mes de setiembre se realizó el III Desayuno Empresarial, dirigido a gerentes generales de empresas certificadas BASC, con el fin de brindarles algunos alcances de cómo garantizar una adecuada Gestión de Riesgos y asegurar la continuidad de su negocio ante algún evento ilícito. El evento estuvo a cargo del Auditor WBO y expositor internacional, Ing. Miller Romero.



In September, we conducted our Third Business Breakfast directed exclusively to CEOs belonging to BASC partner companies. The purpose of this breakfast was to provide the scope for ensuring an adequate risk management and business continuity against any illegal event. The event was led by WBO auditor and international speaker, Mr. Miller Romero, Eng.

Charlas y seminarios / TALKS AND SEMINARS

En BASC PERÚ se fomenta la cultura de prevención de seguridad en nuestros asociados de negocios con la finalidad de fortalecer y proteger las operaciones de comercio exterior. En lo que va del año se han realizado diez charlas y cuatro seminarios, todos ellos gratuitos.

At BASC PERU we promote a culture of safety prevention in our business partners with the goal of strengthening and protecting foreign trade operations. We are aware of the importance of raising awareness on these issues, and so far this year we have offered ten lectures and four seminars for free.

CHARLA INFORMATIVA: OPORTUNIDADES Y AMENAZAS AL COMERCIO EXTERIOR. Se desarrolló ampliamente la situación actual del tráfico ilícito de drogas (TID) y sus consecuencias en las operaciones marítimas. Se realizó el 4 de setiembre y estuvo dirigida a empresas No certificadas BASC que realizan servicios marítimos complementarios.

INFORMATIVE TALK: FOREIGN TRADE'S THREATS AND OPPORTUNITIES (the current situation of illegal drug trafficking and the consequences on maritime operations) - September 4, directed at non-BASC companies that offer complementary maritime services.



SEMINARIO DE LA SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE DE LA CARGA POR VÍA AÉREA. Se realizó el 13 de agosto y estuvo dirigido a gerentes generales y de línea de empresas operadoras de comercio internacional.

AIR CARGO TRANSPORTATION SAFETY SEMINAR . August 13, directed at CEOs and Area Managers of foreign trade operations companies.

Ceremonias de certificación / CERTIFICATION CEREMONIES

A manera de reconocimiento a las empresas que lograron finalizar con éxito el proceso de implementación del Sistema de Gestión en Control y Seguridad (SGCS) BASC, se organizaron cuatro ceremonias de certificación hasta setiembre del presente año.

A través de este contacto, las empresas recientemente certificadas son informadas sobre los diferentes servicios que recibirán y sobre las funciones y actividades que realizan las diferentes áreas de nuestra organización.

As a way of recognizing companies that have managed to successfully complete the process of implementing the BASC Control and Security Management System (SGCS), we have organized four certification ceremonies so far this year. The newly certified companies are informed, through this first contact, of the various roles and activities that each area of our organization carries out for the benefit of our partners.



Nuevos convenios de cooperación institucional con organismos del sector público y privado / NEW INSTITUTIONAL COOPERATION AGREEMENTS WITH PUBLIC AND PRIVATE ORGANIZATIONS

BASC PERÚ mantiene convenios vigentes con la Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Drogas – DEVIDA, el Centro de Información y Educación para la Prevención del Abuso de Drogas – CEDRO, la Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondo de Pensiones – SBS, y la Dirección Nacional Antidrogas de la Policía Nacional del Perú – DIRANDRO.

Además, en el mes de abril se firmó la renovación del Convenio de Cooperación Interinstitucional entre BASC PERÚ y la Dirección General de Capitanías y Guardacostas – DICAPI, con la finalidad de contribuir mutuamente a la formación y capacitación técnica de los funcionarios de ambas organizaciones.

Y en mayo del presente año se firmó, por primera vez, un Convenio de Cooperación con la Autoridad Portuaria Nacional – APN, y actualmente se avanza coordinaciones para firmar un convenio con el Poder Judicial, en ambos casos con la finalidad de desarrollar acciones conjuntas orientadas a prevenir el tráfico ilícito de drogas, lavado de activos y delitos conexos que perjudiquen el normal flujo del comercio exterior peruano y la imagen de nuestro país.

BASC PERU maintains valid agreements with the National Committee for Development – DEVIDA, the Center for Information and Education for the Prevention of Drug Abuse – CEDRO, the Superintendence of Banking, Insurance, and Private Pension Fund – SBS, and the Peruvian National Police Antidrug Department – DIRANDRO.

In addition, this past April we signed the renewal of the inter-institutional cooperation agreement between BASC PERU and the Captaincy and Coastguards General Management – DICAPI, with the objective of mutually contributing to the technical formation and training of the employees of both organizations. This past May, we signed an agreement with the National Port Authority – APN for the first time, and we are currently in the final stage of coordination for the signing of an agreement with the Judiciary. In both cases the goal is to develop joint actions oriented at preventing illegal drug trafficking, money laundering, and related crimes that could be detrimental to the regular flow of Peruvian foreign trade as well as to the reputation of our country.



Formación internacional de auditores / INTERNATIONAL TRAINING OF AUDITORS

Con la finalidad de capacitar a nuestros auditores con información internacional actualizada, en junio, Angélica Ortega Treviño, Auditora Internacional WBO, experta en seguridad internacional y medidas antiterroristas, desarrolló una jornada de formación y actualización en el tema de Conspiraciones Internas.

In June, WBO international auditor Angelica Ortega Treviño, an expert in international security and counterterrorism measures, offered training in issues related to internal conspiracies with the purpose of training our auditors with updated international court information.



Actividades de capacitación / TRAINING ACTIVITIES

NACIONALES / NATIONAL

La oferta académica es estructurada teniendo en consideración las exigencias que en materia de seguridad y prevención demandan las empresas cuyas actividades están expuestas a actos ilícitos. Por ello, durante el 2015 se continuó ofreciendo a las empresas certificadas una gran gama de capacitaciones, talleres y nuevos cursos.

Our courses are structured taking into consideration the demands on the matters of safety and prevention required by the companies whose activities are exposed to illegal acts. Therefore, throughout 2015 we continue to offer our partners a wide range of trainings, workshops and new courses.



Curso "Reporte de Embarques Sospechosos". Se realiza mensualmente y la participación es gratuita.
Course of "Report of Suspicious Shipments". Performed monthly with participation free.

INTERNACIONALES / INTERNATIONAL

En setiembre contamos con la presencia del Ing. Miller Romero, auditor líder de reconocido prestigio internacional, quien dictó los cursos especializados de:



"Risk Manager ISO 31000" certificado por PECB de Canadá.
Course of "Risk Manager ISO 31000" certified by PECB (Professional Evaluation and Certification Board) of Canada.



Curso "Interpretación de la Norma y Estándares BASC V04-2012"
Course of "Interpretation of Rule and Standards BASC V04-2012"



Curso Inspección de Contenedores
Course of "Container Inspection"

In September, we once again had the presence of Mr. Miller Romero, Eng., internationally renowned top auditor, who offered specialized courses in:



Seminario Internacional "Gestión de riesgos en las cadenas de suministro bajo el enfoque BASC e ISO 28000"
International seminar "Risk Management in Supply Chains under BASC and ISO 28000 Approaches"

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



LÍDER EN SERVICIOS AEROPORTUARIOS



SEGURIDAD, RAPIDEZ Y EFICIENCIA EN CONSTANTE EVOLUCIÓN.



SERVICIOS INNOVADORES Y SEGUROS.

Somos una empresa en constante evolución, nos encontramos siempre en la búsqueda de implementar nuevas tecnologías, procesos y certificaciones que contribuyan a posicionarnos como una de las empresas líderes en su campo en América Latina.

Desde hace más de 23 años ofrecemos soluciones integrales basadas en una propuesta única: brindar servicios aeroportuarios seguros, rápidos y eficientes. Contamos con los más altos estándares de clase mundial que nos permiten atender con éxito y rapidez las necesidades de nuestros clientes. Somos más de 3,000 profesionales expertos y capacitados a través de nuestra escuela Talma Training School, certificada por IATA, operando en los principales aeropuertos del país.

TALMA, LÍDER EN SERVICIOS AEROPORTUARIOS

Servicios a la carga | Asistencia en tierra | Aviación ejecutiva | Mantenimiento en línea | Talma Training School

ISO 9001 | ISO 14001 | OHSAS 18001 | ISO 28000 | Business Alliance for Secure Commerce – BASC

IATA Safety for Grounds Operations - ISAGO | Asociación de Buenos Empleadores - ABE

Premio Rolim Amaro de la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo - ALTA

www.talma.com.pe