



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

CAPÍTULO PERÚ

Cargo

Security

PUBLICACIÓN ESPECIALIZADA EN SEGURIDAD DE LA CADENA DE SUMINISTRO INTERNACIONAL

AÑO VII / 2014 - 19

Seguridad logística en el sector marítimo

LOGISTICS SECURITY
IN THE MARITIME SECTOR

ENTREVISTA ESPECIAL

- Fermín Cuza, Presidente Internacional de la Organización Mundial BASC (WBO).
- Miguel Velásquez Olea, Director Ejecutivo del capítulo BASC Bogotá, Colombia.

INFORME ESPECIAL

Las empresas y la seguridad de los trámites documentarios

- Compañías entrevistadas
 - DEPÓSITOS S.A.
 - INTERAMERICAN SERVICE CO S.A.C.
 - ANTARES ADUANAS S.A.C.
 - INTERNATIONAL FREIGHT SHIPPING S.A.C.
 - CARLOS BELLO S.A.C.

La seguridad portuaria y sus criterios básicos (Pág. 12).

Tres organismos mundiales se unen para promover la seguridad de la cadena de suministro global (Pág. 31).

APEC y su política antiterrorista y de comercio seguro (Pág. 37).



BASC PERÚ PRESENTE EN:

PERÚ CARGO week 2014

IV FERIA INTERNACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGA, LOGÍSTICA Y COMERCIO Y EXTERIOR

Del 26 al 28 de Junio de 2014
CENTRO DE CONVENCIONES COSTA VERDE, LIMA - PERÚ



Las empresas más importantes del sector reunidas en un solo lugar ... **SEPARA TU STAND AHORA !**



TRANSPORTISTAS



OPERADORES



INFRAESTRUCTURA



ADUANAS



TECNOLOGIA



PROVEEDORES DE TRANSPORTE



PABELLONES INDUSTRIALES



DEPENDENCIAS GUBERNAMENTALES

ORGANIZA:



CO ORGANIZA:



PATROCINAN:



CON EL APOYO DE :



INFORMES Y RESERVAS :

info@perucargoweb.com
ventas@perucargoweb.com

T. 5615161
T. 5615163

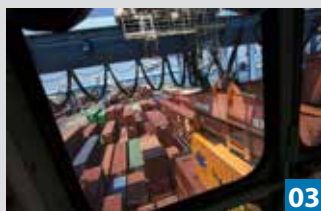
T. 5943561
N. 98 144*5864

N. 98 112*8688
N. 99 816*5325

N. 99 405*2208
C. 995393300

www.perucargoweb.com

Contenido / Content

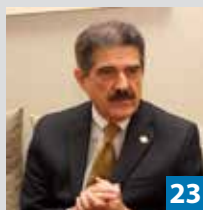


- 2** Editorial: Seguridad de cadenas de suministro, cada vez más vigentes
EDITORIAL: SECURITY OF SUPPLY CHAINS IN FORCE EVER MORE



- 3** Una mirada mundial de la seguridad logística en el sector marítimo
A GLOBAL OUTLOOK ON LOGISTICS SECURITY IN THE MARITIME SECTOR

- 12** La seguridad portuaria y sus criterios básicos
PORT SECURITY AND BASIC CRITERIA



- 15** Las empresas y la seguridad de los trámites documentarios
COMPANIES AND DOCUMENTARY SAFETY PROCEDURES

- 23** Entrevista / INTERVIEW
Fermín Cuza, Presidente Internacional de la Organización Mundial BASC (WBO)



- 31** Tres organismos mundiales se unen para promover la seguridad de la cadena de suministro global
THREE GLOBAL ORGANIZATIONS JOIN FORCES TO PROMOTE GLOBAL SUPPLY CHAIN SECURITY

- 33** Entrevista / INTERVIEW
Miguel Velásquez Olea, Director Ejecutivo del capítulo BASC Bogotá, Colombia



- 37** APEC y su política antiterrorista y de comercio seguro
APEC AND ITS COUNTER-TERRORISM AND SECURE TRADE POLICY



La seguridad de las cadenas de suministro

SECURITY OF SUPPLY CHAINS

En esta edición damos cuenta de la plena vigencia de las políticas de seguridad logística que enfrentan nuevos retos en el comercio global. Las cadenas de suministro son supervisadas por los diversos programas de seguridad existentes y las certificaciones obran como medidas de prevención contra las infiltraciones y así minimizar las vulnerabilidades.

Este escenario se encuentra en un permanente proceso de desarrollo con la implementación de los programas del Operador Económico Autorizado (OEA) en cada vez más países. En ello BASC cumple un rol primordial al brindar soporte técnico a las empresas a fin de que se puedan presentar a estos programas, convirtiéndose BASC en el complemento de ellos. Las Aduanas certifican cada tres años a las empresas en los programas OEA, mientras que BASC las capacita y las mantiene entrenadas para enfrentar cualquier amenaza todos los días del año.

Las políticas de seguridad en las cadenas de suministro deben ser flexibles, adecuadas y oportunas para responder a la sofisticación del narcotráfico, el incremento del crimen organizado a nivel mundial y el reciente recrudecimiento de conflictos bélicos en Europa Central y el Oriente Medio, que han incrementado las alertas de la actividad terrorista internacional.

Conscientes de esta situación, nosotros, tal como se puede apreciar en las declaraciones del Sr. Fermín Cuza, Presidente Internacional de la Organización Mundial BASC, estamos trabajando en la elaboración de estándares especializados y en la expansión regional de nuestra institución, siempre de la mano con las empresas, autoridades aduaneras e instituciones relacionadas. De esta manera, Honduras, Bolivia y Brasil, son países donde pronto BASC estará actuando plenamente.

In this edition we give realize in force of logistics security policies facing new challenges in the global trade. Supply chains are overseen by the various existing security programs and certifications act as preventive measures against infiltration and minimize vulnerabilities.

This scenario is in a permanent process of development with the implementation of the programs of the Authorized Economic Operator (OEA) in ever more countries. BASC plays a key role in providing technical support to companies so that they can present to these programs, becoming BASC a complement of them. Customs certify every three years to companies in OEA programs, while BASC maintains trained to companies to face any threat every day of the year.

Security policies in supply chains need to be flexible, appropriate and timely response to the sophistication of drug trafficking, increase in organized crime worldwide and the recent upsurge in armed conflicts in Central Europe and the Middle East, which have increased alerts international terrorist activity.

Aware of this situation, as can be seen from the statements of Fermin Cuza, International President of the World BASC Organization, we are working on the development of specialized regional standards and the expansion of our institution, always hand in hand with companies, customs authorities and related institutions. Thus, Honduras, Bolivia and Brazil, are countries where BASC soon be acting.

Atentamente / Sincerely

Raúl Saldías
 Presidente / *President*
 BASC PERÚ

Comité Editorial / Editorial Board

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

Director / Director
 César Venegas Núñez

Edición / Redacción / Editor / Writer
 Unices Montes Espinoza

Coordinación / Coordinator
 Fiorella Tribeño Lujan

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

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



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

Consejo Directivo / Directors Board

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

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

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

Director Tesorero
 Frio Aéreo Asociación Civil
 Armando Grados Mogrovejo

Directores Vocales
 Sociedad Nacional de Pesquería - SNP
 Ricardo Bernaldes Parodi

Asociación de Exportadores - ADEX
 Carlos Lozada Zingoni

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

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

Asociación Peruana de Agentes Marítimos - APAM
 Eugenio Beltrán Chávez

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

Asociación de Servicios Aeroportuarios Privados - 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 Nº 00153963
 (Resolución Nº 010346-2009/DSD-INDECOPI)



Una mirada mundial de la seguridad logística en el sector marítimo

A GLOBAL OUTLOOK ON LOGISTICS SECURITY IN THE MARITIME SECTOR

A mayor importancia, mayor riesgo de actividades ilícitas. Es la situación del transporte marítimo, pues alrededor del 80% del comercio mundial, en volumen, y más del 70%, en valor, fluye por mar y es manejado a través de puertos de todo el mundo.

While more important the cargo, an increased risk of illicit activities will follow. This is the current the situation of the maritime / shipping sector, seeing as about 80% of world trade, in volume, and more than 70% of the value, is transported by sea and is handled through ports worldwide.

Estas cifras corresponden a la Organización de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD por sus siglas en inglés), entidad para la cual esta industria es la columna vertebral del comercio internacional y de la economía mundial. Esta enorme importancia se expresa en su capacidad de manejo de carga: 5.829 barcos portacontenedores con una capacidad de más de 16 millones de TEUs, de acuerdo a las estadísticas del “Informe de Transporte Marítimo 2013” de la UNCTAD.

Según este documento, cuyas cifras corresponden hasta enero del 2013, se estima que el movimiento portuario mundial en contenedores alcanzó en el 2012 los 601,8 millones de TEUs. De las decenas de miles de barcos existentes en el mundo (considerando otros tipos de naves), el grupo conformado por portacontenedores es, por excelencia, el medio preferido de las organizaciones delictivas para infiltrar mercadería ilegal. Cada una de estas naves, y dentro de ellas, cada contenedor transportado,

son potenciales eslabones de la cadena logística que podrían estar contaminados. De ahí la preocupación de los empresarios y las autoridades en todos los países del mundo por evitar este riesgo latente.

La preocupación de los navieros

Actualmente, la mayor organización de los transportistas navieros es el Consejo Mundial de Transporte Marítimo (World Shipping Council, WSC), el cual fue

These figures correspond to the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD for its acronym in English), an entity that sees this industry as being the backbone for international trade and the global economy. This enormous significance is expressed in its cargo handling capacity: 5,829 container ships with a capacity of 16 million TEUs, according to statistics from the “Report of Maritime Transport 2013” presented at UNCTAD.

According to this document, whose figures correspond to January 2013, it is estimated that the global container port throughput in 2012 reached 601.8 million TEUs. Of the tens of thousands of existing ships in the world (considering other types of ships), the group formed by shipping containers is, par excellence, the preferred means of criminal organizations to infiltrate illegal merchandise. Each of these ships, and within each container transported, are potential links in the supply chain that may be contaminated. Hence the concern of employers and authorities in all countries of the world to avoid this latent risk.

The concerns of shipping companies

Currently, the largest organization of shippers is the World Shipping Council - WSC (World Shipping Council), which was created in 2000 to interact with the U.S. Government on behalf of the international shipping industry. However, after the terrorist

creado en el año 2000 para interactuar con el gobierno de los EE. UU. en nombre de la industria de transporte regular internacional. Sin embargo, después de los ataques terroristas del 11 de septiembre del 2001, esta organización y sus empresas miembros forjaron una estrecha relación de trabajo con el gobierno de los EE. UU., la Comisión Europea y las organizaciones internacionales para desarrollar nuevas leyes, reglamentos y programas diseñados para mejorar la seguridad de las cadenas de suministro de los exportadores e importadores de todo el mundo.

Por su desarrollo institucional y la importancia adquirida en el curso de los años, hoy en día el WSC es reconocido como un asesor respetado de la industria y los gobiernos en todas las áreas correspondientes a la industria marítima, incluyendo el de seguridad logística. De acuerdo a esta organización, sus miembros representan aproximadamente el 90 % de la capacidad de transporte mundial en TEUs.

De esta manera, esta entidad apoya el enfoque consultivo adoptado por el gobierno estadounidense y la Comisión Europea, principales mercados mundiales, con el objetivo de implementar medidas para mejorar la seguridad sin obstaculizar el flujo oportuno de comercio legítimo. Para ello, ha establecido un Comité Consultivo de Seguridad de EE. UU., un Comité Consultivo de Seguridad Europea, y varios grupos de trabajo de soporte integrados por empresas miembros. La función principal de estos comités y grupos de trabajo es analizar, proponer y aplicar medidas en los planos nacional, regional y/o internacional para la mejora de la seguridad de los puertos, buques, carga, y personal.

En este sentido, el WSC participa activamente en grupos consultivos de diversas organizaciones internacionales (Organización Marítima Internacional, Organización Mundial de Aduanas, por ejemplo) y gubernamentales (Estados Unidos, Europa) ligadas a la seguridad de las cadenas de suministro internacional.

Medidas de seguridad global

Las líneas navieras son conscientes, a través del Consejo Mundial de Transporte Marítimo, de la importancia del cumplimiento de una serie de requerimientos de varias medidas y programas de protección contra actividades ilícitas en el transporte marítimo.

En el área de la seguridad de la carga y la cadena de suministro existen un conjunto de regulaciones y programas voluntarios implementados en el movimiento internacional de carga, principalmente por Estados Unidos y Europa.

Estados Unidos

En el año 2003, conforme a la Sección 343 de la Ley de Comercio del 2002 (Ley Pública 107-210), la agencia de Aduanas y Protección Fronteriza (CBP por sus siglas en inglés) publicó un nuevo reglamento llamado la "Regla de 24 Horas", el cual implementó la obligación de remitir el contenido del Manifiesto de Carga con 24 horas antes de cargar la mercancía en el barco en un puerto extranjero.

Posteriormente, en noviembre del 2008, CBP publicó una norma final provisional denominada

attacks of September 11th, 2001, this organization and its member companies forged a close working relationship with the U.S. Government, the European Commission and international organizations to develop new laws, regulations and programs designed to improve supply chain security for exporters and importers around the world.

Due to its institutional development and the importance gained over the years, the WSC is now recognized as a respected industry consultant with governments in all relevant areas of the maritime industry, including logistics security. According to this organization, its members represent about 90% of global transport capacity in TEUs.

Thus, this entity supports the consultative approach adopted by the U.S. government and the European Commission, major

global markets, aiming to implement measures to improve safety without hampering the timely flow of legitimate trade. To this end, a U.S. Safety Advisory Committee, a European Safety Advisory Committee, and various working groups that provide support and have been integrated by member companies. The main function of these committees and working groups is to analyze, propose and implement measures at the national, regional and / or international level to improve the security of ports, vessels, cargo, and personnel.

In this sense, the WSC is actively involved in advisory groups of various international (International Maritime Organization, World Customs Organization) and government (U.S., Europe) organization that are linked to the security SAFETY of international supply chains.

Global Security Measures

Shipping lines are aware, through the World Shipping Council, of the importance of meeting a number of requirements regarding various measures and programs to protect against illegal activities in maritime shipping.

Regarding the cargo security and supply chain areas, there are a set of regulations and voluntary programs implemented in the international movement of cargo, mainly by the United States and Europe.

The United States

In 2003, pursuant to Section 343 of the Trade Act of 2002 (Public Law 107-210), the Customs and Border Protection Agency (CBP for short) issued a new regulation called the "The 24 Hour Rule," which implemented the obligation to send the contents of the cargo manifest 24 hours before loading the goods on the ship in a foreign port.

Subsequently, in November 2008, the CBP published a final interim rule called the "10 + 2" rule, requiring importers to transmit information related to

la regla "10 + 2" exigiendo a los importadores transmitir a esta entidad, 24 horas anteriores a la carga del buque, información (10 datos adicionales a la Regla de 24 Horas) relacionada al origen de la carga, la descripción de las partes involucradas en la importación, planes de estiba de los buques e informes del estado de los contenedores con destino a EE. UU.

La regla "10 + 2" entró en vigor el 26 de enero del 2009 y su implementación tuvo un periodo de aplicación de un año en el que CBP ofreció asistencia a la comunidad empresarial regulada para su correcto cumplimiento.

Unión Europea

De modo similar que Estados Unidos, la Unión Europea (UE) también ha implementado sus propias medidas para la seguridad de su integridad física y social. La industria naviera mundial, liderada por el Consejo Mundial de Transporte Marítimo, trabaja con las autoridades europeas en relación al análisis de la seguridad de la carga y la capacidad de presentación electrónica anticipada de datos para embarques desde puertos extranjeros.

Un tema correspondiente son las actuales disposiciones del Código Aduanero de la Unión Europea respecto a la evaluación de riesgos basada en información anticipada. El desarrollo de un sistema europeo de evaluación anticipada de riesgos de la carga se inició en 2005 con la modificación del Reglamento del Código Aduanero Comunitario Europeo CE 2913/1992 mediante el Reglamento CE 648/2005. Este Reglamento entró en vigor en mayo del 2005, pero varias de las obligaciones de información electrónica anticipada de datos de la carga, sólo entraría en vigor cuando la Comisión Europea elaborase disposiciones de aplicación, las cuales fueron publicadas posteriormente en el Reglamento CE 1875/2006 (modificado en parte por el Reglamento 312/2009 y el Reglamento CE 430/2010 CE).

Finalmente, los requisitos de la presentación electrónica anti-

cipada de datos para las importaciones (similar a la "Regla de 24 Horas" estadounidense), así como para ciertos productos exportados desde la UE, entró en vigor el 31 de diciembre del 2010.

Los reglamentos especifican que los agentes económicos, entre ellos los transportistas marítimos, están obligados a proporcionar electrónicamente a las autoridades aduaneras nacionales información sobre las mercancías antes de la importación o exportación desde la Comunidad Europea. Para envíos marítimos en contenedores, se debe enviar los datos de la carga para fines de evaluación de riesgos a más tardar 24 horas antes del embarque de la carga. En envíos de contenedores a corta distancia el plazo de presentación de los datos de carga no es posterior a 2 horas antes de la llegada.

Otro tema importante en el campo de la seguridad europea es el nuevo Código de Aduanas de la Unión. El Código Aduanero Modernizado (Reglamento CE 450/2008) se aprobó en abril del 2008 y tenía por objeto sustituir el código aduanero comunitario en junio del 2013. Sin embargo, en febrero del 2012, por diversas razones, la Comisión Europea propuso al Consejo Europeo y el Parlamen-

the origin of the load, the description of the parties involved in the import, stowage plans and status reports regarding containers being sent to the U.S., 24 hours prior to it being loaded on the ship (10 pieces of information in addition to the 24 hour rule)

The "10 + 2" rule entered into force on January 26th, 2009 and its implementation had an application period of a year in which the CBP provided assistance to the business community, regulated for proper compliance.

European Union

Similarly the United States, the European Union (EU) has also implemented their own measures for the security of their physical and social integrity. The global shipping industry, led by the World

Shipping Council, worked with European authorities to carry out the safety analysis on cargo as well as the ability to advance electronic submission of data for shipments from foreign ports.

A related issue has to do with the current provisions of the European Union's Customs Code regarding risk assessment based on advanced information. The development of a European system for early risk assessment for cargo was launched in 2005 when an amendment was made to the Regulations of the European Community Customs Code EC 2913/1992 through Regulation EC 648/2005. This Regulation entered into force in May 2005, but several obligations given due to advanced electronic information regarding cargo information only enter into force when the European Commission develops implementation rules, which were subsequently published in the EC Regulation 1875/2006 (partly modified by Regulation 312/2009 and Regulation EC 430/2010 EC).

Finally, requirements for the advanced electronic submission of data for imports (similar to the American "24 Hour Rule") and for certain products exported from Europe, came into force on December 31st, 2010.

The regulations specify that operators, including ocean carriers are required to provide information electronically to the customs authorities on goods prior to their import to or export from the European Community. Regarding sea shipments in containers, cargo information must be sent for purposes of risk assessment no later than 24 hours before said cargo is loaded. Regarding short distance container shipments, cargo information may be received no later than 2 hours before arrival.

Another important topic regarding European security issues is the Union's new Customs Code. The Modernized Customs Code (Regulation EC 450/2008) was adopted in April 2008 and was intended to replace the Community Customs Code in June 2013. Nevertheless, in February 2012, for various reasons, the European Commission proposed to the European Council and the European Parliament that

to Europeo de que el Reglamento CE 450/2008 se modificará con lo que ahora se conoce como el “Código Aduanero de la Unión” o UCC por sus siglas en inglés.

La aplicación de las disposiciones de la nueva UCC dependerá de la disponibilidad de los sistemas electrónicos necesarios en los Estados miembros de la UE y entre los operadores económicos. Por lo tanto, la plena aplicación de la UCC se estima no se producirá antes del 31 de diciembre del 2020.

Sin precisar fechas ni cambios específicos, existen otros temas pendientes respecto al sistema de evaluación anticipada de riesgos de la carga en la UE. La Comisión Europea desde hace algún tiempo ha estado considerando la posibilidad de enmendar el sistema de evaluación de riesgos anticipada mediante la adición de nuevos elementos de datos de la carga por adelantado y complementando el sistema actual de “documento individual” con los documentos presentados por otras partes, tal como el importador de mercancías en la UE.

En enero del 2013, la Comisión Europea publicó la comunicación no legislativa “Gestión del Riesgo de Aduanas y Seguridad de la Cadena de Suministro” (Customs Risk Management and Security of the Supply Chain). El informe no propuso ningún cambio o recursos específicos; sin embargo, calificó el actual criterio de selección de riesgo anticipado de la carga como “no suficiente”.

En este escenario, la industria naviera está teniendo participación en este proceso de mejora de la aplicación del análisis de riesgos de seguridad de la carga anticipada de la UE y su capacidad de evaluación. A petición de la Comisión Europea, la representante de las navieras preparó en 2011 un Libro Blanco que describe la información compartida y las relaciones entre las distintas partes de las cadenas de suministro en contenedores marítimos internacionales, y cómo esto se relaciona con la consideración de posibles cambios en la presentación de información de envíos de carga por adelantado existente.

Regulation EC 450/2008 should be amended with what is now known as the “Union Customs Code” or UCC in English.

The implementation of the aforementioned provisions with regards to the new UCC will depend on the availability of necessary electronic systems in the Member States of the European Union and between economic operators. Therefore, the full implementation of the UCC is not expected to occur before December 31st, 2020.

Without specifying dates or specific changes, there are other pending topics concerning the early risk assessment system with regards to cargo in the European Union. The European Commission has, for some time, been considering the possibility of amending the early risk assessment system by adding new cargo information elements given in advance as well as complementing the current “single document” system with the documents submitted by other parties, just as a goods importer in the European Union.

In January 2013, the European Commission published a non-legislative communication “Customs Risk Management and Security of the Supply Chain Safety” (Customs Risk Management and Security of the Supply Chain). The report did not propose any changes or specific resources; however, it did describe the current selection criteria for anticipated risk cargo as “insufficient.”

In this scenario, the shipping industry is taking part in the improvement process with regards to security risk analysis of the anticipated load from the European Union as well as its evaluation capacity. At the request of the European Commission, the maritime shipping representative prepared a white paper that describes the information shared and the relationships between the different parties that carry out supply chain activities with international maritime containers as well as how this relates to possible changes that may occur when presenting information on existing freight shipments in advance.

Programas de seguridad de la cadena de suministro

Según el Consejo Mundial de Transporte Marítimo, un número de programas ha sido introducido por el empresariado y los gobiernos como un esfuerzo para mejorar la seguridad de la cadena de suministro. Pero la organización señala que a pesar de esto, algunos problemas permanecen sin resolver.

Entre dichos programas, y de carácter internacional, figura el llamado “Marco Normativo SAFE para asegurar y facilitar el comercio internacional”, comúnmente conocido como “SAFE” de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), principal organización intergubernamental en materia de aduanas. Este programa fue adoptado en 2005 con el propósito de establecer los principios y normas para que las administraciones de aduanas, miembros de la OMA, los usen en el desarrollo de sus políticas y programas de seguridad de la cadena de suministro, incluyendo los programas de asociación voluntaria Aduanas - Empresa que generen seguridad al tiempo de facilitar el comercio legítimo (“Operador Económico Autorizado” o programas OEA). La última modificación de SAFE fue en 2011.

El Consejo Mundial de Transporte Marítimo participó activamente en la elaboración del Marco Normativo SAFE a través de su participación, desde 2006, en el Grupo Consultivo del Sector Privado de la OMA, instancia donde participa también la Organización Mundial BASC (WBO) asesorando a la OMA en cuestiones relativas a la aplicación del Marco Normativo SAFE.

Estados Unidos

En lo que respecta a Estados Unidos, la industria marítima considera a la Alianza Aduanas - Comercio Contra el Terrorismo (C-TPAT por sus siglas en inglés) como el principal programa para fortalecer la cadena de suministro

internacional y la frontera estadounidense. Como se sabe, el C-TPAT se relaciona con la industria proporcionando certificaciones a las empresas que voluntariamente se comprometen a adoptar e integrar las directrices de seguridad del programa en sus cadenas de suministro.

El programa está abierto a todas las partes que participan en el movimiento de mercancías internacionales, incluidos los vehículos (marítimo, aéreo, ferrocarril y camiones); importadores, fabricantes extranjeros, agentes de carga, los intermediarios de transporte marítimo, las autoridades portuarias y los operadores de terminales. En este programa todos los miembros del Consejo Mundial de Transporte Marítimo participan como miembros afiliados al C-TPAT.

De acuerdo al CBP, al menos el 60% de la mercancía que EE. UU. importa es introducida por empresas inscritas al programa C-TPAT que cuenta con más de 10 mil empresas certificadas. El principal objetivo de este programa es garantizar la seguridad de la mercancía que ingresa a EE. UU. a fin de evitar que contenga armas o sustancias biológicas de destrucción masiva. El objetivo es trabajar de manera conjunta con la iniciativa privada para aumentar los niveles de seguridad desde la salida de la mercancía, hasta que la recibe el importador. Todas las empresas C-TPAT son consideradas por el gobierno estadounidense como confiables.

La Iniciativa de Seguridad de Contenedores (CSI por sus siglas en inglés) es un programa de la Aduana y Protección Fronteriza de los Estados Unidos (CBP por sus siglas en inglés) a través del cual negocia acuerdos bilaterales de seguridad de la carga con gobiernos de los principales socios comerciales estadounidenses para establecer procedimientos para la selección y la inspección de los contenedores de carga marítima de alto riesgo antes de que sean cargados a bordo de buques con destino a dicho país. CSI ya está en funcionamiento en 58 puertos de América del Norte, Europa, Asia,

África, el Medio Oriente y América Latina y América Central.

Europa

El programa Operador Económico Autorizado (OEA) de la Unión Europea entró en vigor el 01 de enero del 2008. El programa OEA proporciona ciertos beneficios a los comerciantes certificados bajo este programa que voluntariamente deciden adoptar e integrar sus criterios de seguridad en sus cadenas de suministro. La condición de empresa OEA puede ser concedida por un Estado miembro de la UE a cualquier agente económico que intervenga en la importación, transporte o exportación de mercancías hacia o desde el territorio aduanero de la Comunidad, y que cumpla con los requisitos OEA.

La empresa OEA puede beneficiarse de las simplificaciones previstas en las normas y/o facilitación de aduanas en lo que respecta a los controles aduaneros relacionados con la seguridad, según el tipo de certificado OEA que obtenga.

Por su lado, el Registro de Operador Económico y Número de Identificación (EORI) es un único número de registro para los agentes económicos que participan en las actividades aduaneras en uno o más Estados miembros de la Comunidad Europea, el cual es obligatorio desde el 01 de julio del 2009. Este número único de registro debe ser utilizado por cualquier operador económico que realiza negocios, en las Aduanas de la Comunidad Europea. Este requisito se aplica independientemente de que dicho operador económico esté establecido dentro o fuera de la Unión.

Para las empresas de transporte marítimo no se limita el número EORI en la presentación anticipada de carga obligatoria, también debe ser incluida en los manifiestos de llegada y la declaración de depósito temporal.

Asuntos pendientes

Para la industria naviera la seguridad de la cadena de sumi-

nistro mundial ha mejorado de manera significativa, y sin obstaculizar el flujo del comercio. Sin embargo, hay algunos programas de seguridad que pueden perjudicar a ese progreso. Un ejemplo es la Ley de 100% de escaneo impulsada por Estados Unidos y que su aplicación tendría consecuencias en toda la cadena de suministro global.

Como se recuerda, esta ley ordena la inspección del 100% de toda la carga aérea y marítima que entra a Estados Unidos. Al respecto, el Consejo Mundial del Transporte Marítimo, la Comisión Europea y otras organizaciones se han opuesto a esta disposición por considerarlo poco claro y las fuertes dudas sobre la factibilidad de su implementación.

Respecto a la denominada Tecnología de Contenedor Seguro, la industria marítima sigue proporcionando retroalimentación y asistencia al Departamento de Seguridad Nacional (DHS por sus siglas en inglés), Ciencia y Tecnología (S & T por sus siglas en inglés), Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos (CBP por sus siglas en inglés) en el desarrollo de la tecnología de seguridad de los contenedores. Se trata de un proceso en curso.

Supply Chain Security Programs

According to the World Shipping Council, a number of programs have been introduced by employers as well as governments in an effort to improve supply chain security. However, the organization said that despite this, some issues remain unresolved.

Among these programs, and of an international nature, the "SAFE Framework of Standards to secure and facilitate international trade" stands out, commonly known as "SAFE", by the World Customs Organization (WCO), the main intergovernmental organization in customs matters. This program was adopted in 2005 to establish

the principles and rules for customs administration; members of the WCO use them in developing their supply chain policies and safety programs, including voluntary partnership programs between Customs-Company, thusly generating security while facilitating legitimate trade ("Authorized Economic Operators or OEA programs). The last change made to SAFE was undertaken in 2011.

The World Shipping Council actively participated in the development of the SAFE Framework through its participation, since 2006, in the Private Sector Advisory Group of the WCO, instance where the Business Alliance for Secure Commerce (BASC for its acronym in English) advises the WCO on issues relating to the implementation of the SAFE Framework.

The United States

Regarding the United States, the maritime shipping industry considers the Customs-Trade Partnership against Terrorism (C-TPAT for its acronym in English) as the main program to strengthen the international and U.S. border supply chain. As it is known, the C-TPAT is related to the industry by providing certifications to companies that voluntarily undertake to adopt and integrate the security guidelines of the program in their supply chains.

The program is open to all parties involved in the movement of goods international, including vehicles (sea, air, rail and truck); importers and foreign manufacturers, freight forwarders, shipping brokers, port authorities and terminal operators. In this program, all members of the World Shipping Council participate as members of the C-TPAT.

According to the CBP, at least 60% of the merchandise that the U.S. imports is introduced by companies registered in the C-TPAT program; there are well over 10,000 certified companies. The main objective of this program is

to ensure the safety of goods entering the U.S. in order to avoid weapons or biological substances of mass destruction. The goal is to increase security levels starting from when goods leave the factory until the time at which the importer receives them. All C-TPAT companies are regarded as being reliable by the U.S. government.

The Container Security Initiative (CSI for short) is a program created by the U.S. Customs and Border Protection (CBP for its acronym in English) area, through which it negotiates bilateral cargo security with governments of major U.S. trading partners to establish procedures for the selection and inspection of high risk maritime shipping containers before they are loaded aboard ships and bound for that country. CSI is now operational at 58 ports in North America, Europe, Asia, Africa, the Middle East, Latin America and Central America.

Europe

The Authorized Economic Operator (OEA) program of the European Union entered into force on January 1st, 2008. The OEA program provides certain benefits to merchants certificated under this program and that voluntarily decide to adopt and integrate security standards in their supply chains. An OEA company status can be granted by a Member State of the European Union to any operator involved in the import, transport or export of goods to or from the customs territory of the Community, and that meets OEA requirements.

The OEA Company can benefit from simplifications provided for in the rules and / or facilitation of customs in regard to customs controls relating to security, according to the type of OEA certificate obtained.

For its part, the Economic Operator Registry and Identification number (EORI) is a unique registration number for traders

involved in customs activities in one or more Member States of the European Community, effective as of July 1st, 2009. This unique registration number should be used by any trader who carries out business activities in Customs of the European Community. This requirement applies regardless of whether the economic operator is established inside or outside the Union.

The EORI number is not limited with regards to the mandatory presentation of cargo in advance for maritime shipping companies. It must also be include in arrival manifestos as well as in the temporary storage declaration.

Pending Issues

Global supply chain security has improved significantly with regards to the maritime shipping industry, without impeding the flow of commerce. However, there are some security programs that can harm progress. An example is the 100% scanning law driven by the U.S. and whose implementation would have consequences throughout the global supply chain.

As it can recall, the law requires 100% inspection of all air and sea cargo entering the United States. In this regard, the World Shipping Council, the European Commission and other organizations have opposed this provision due to it being unclear as well as having strong doubts about the feasibility of their implementation.

Regarding the so-called Container Security Technology, the maritime industry continues to provide feedback and assistance to the Department of Homeland Security (DHS for its acronym in English), Science and Technology (S & T for its acronym in English), Customs and Border Protection (CBP for its acronym in English) in the development of container security technology. This is an ongoing process.

La situación en el Perú

La experiencia en las últimas décadas ha probado que la actividad delictiva, ya sea relacionada con el tráfico de drogas, armas, desechos, contrabando de mercancías fraudulentas, piratería, terrorismo, entre otros, no es exclusivo de solo algunos países o regiones. En este marco, el Perú como parte del comercio mundial, cumple las normas internacionales de seguridad en el campo marítimo.

Como se ha visto, posterior a los atentados del 11 de septiembre del 2001, los principales mercados mundiales impulsaron una amplia variedad de medidas de seguridad y protección de la carga para prevenir actos de terrorismo que podrían poner en peligro la integridad de pasajeros, tripulantes y trabajadores portuarios, así como la seguridad de los buques e instalaciones portuarias, incluyendo a toda la cadena logística involucrada.

Después de esa fecha trágica, la Organización Marítima Internacional (OMI) dio lugar al Código PBIP (Protección de Buques e Instalaciones Portuarias), como una enmienda del Convenio SOLAS (Safety Of Life At Sea), generando cambios en los mecanismos de protección en instalaciones portuarias y buques, mientras que Estados Unidos, por su lado, comenzó a desarrollar los programas CSI (Container Security Initiative) y C-TPAT (Custom - Trade Partnership Against Terrorism), involucrando progresivamente a toda la cadena de transporte. El Perú inició oportunamente la implementación de las medidas del Código PBIP.

Según la Autoridad Portuaria Nacional (APN), el

país cuenta con 33 puertos en el territorio de la República, entre 20 marítimos, 11 fluviales, y 02 lacustres. Asimismo, existen otras 62 instalaciones portuarias menores: 45 marítimas, 11 fluviales, y 06 lacustres. Hasta el año 2013, 49 de estas instalaciones portuarias ya cuentan con la certificación PBIP.

Para las autoridades peruanas para que un puerto pueda competir internacionalmente no basta contar con una gran infraestructura y equipamiento de última tecnología (de por sí muy importantes), sino también debe contar con una política de seguridad que cumpla con los estándares internacionales correspondientes. En el caso peruano, según la APN, las principales amenazas al sistema de protección de los puertos nacionales son el narcotráfico, robos, y paros y huelgas.

El sector privado apoya decididamente este proceso constante de mantenimiento y mejora de la seguridad portuaria a través de, principalmente, el capítulo nacional de la Alianza Empresarial para un Comercio Seguro (BASC PERÚ) en estrecha colaboración con las autoridades respectivas (APN, SUNAT, DIRANDRO, Ministerio Público - Fiscalía de la Nación, DICAPI, etc.). Gracias a este aporte, la seguridad marítima permanece vigente día a día en las agendas de las empresas y las autoridades relacionadas al comercio exterior del país, siempre en conexión con las instituciones internacionales públicas y privadas que promueven y soportan la inmensa maquinaria que significa actualmente la seguridad de la cadena de suministro mundial.

The Situation in Peru

Experience in recent decades has shown that criminal activity, whether related to drug trafficking, weapons, waste, fraudulent goods smuggling, piracy, terrorism, among others, is not exclusive to only a few countries or regions. In this framework, Peru as part of world trade, meets international safety standards in the maritime field.

As we have seen, after the attacks of September 11th, 2001, the main world markets prompted a variety of security measures and protection of cargo to prevent acts of terrorism that could jeopardize the integrity of passengers, crew and dockworkers as well as the security of ships and port facilities, including the entire supply chain involved.

After that tragic date, the International Maritime Organization (IMO) led to the ISPS Code (International Ship and Port Facility), as an amendment to SOLAS (Safety Of Life At Sea), causing changes in protection mechanisms for port facilities and ships, while the United States, began developing the CSI (Container Security Initiative) and C-TPAT (Custom-Trade Partnership Against Terrorism) program, gradually involving the entire transport chain. The timely Peru began implementing measures of the ISPS Code.

According to the National Port Authority (NPA), the country has 33 ports in the territory of the Republic, including 20 seas, 11 fluvial and 02 lacustrine

ports. There is also another 62 minor port facilities: 45 sea, 11 fluvial, and 06 lacustrine ports. By 2013, 49 of these port facilities already have the ISPS certification.

With regards to Peruvian authorities, a great infrastructure and the latest in technology and equipment is not enough in order for a port to compete internationally (although it is very important), it must also have a security policy that complies with relevant international standards. In Peru, according to the NPC, the main threats to the national port protection system are drug trafficking, theft, stoppages and strikes.

The private sector strongly supports this ongoing process of maintaining and enhancing port security due to the national chapter of the Business Alliance for Secure Commerce (BASC PERU) in close cooperation with relevant authorities (APN, SUNAT, DIRANDRO, Public Ministry - Prosecutor's Office, DICAPI, etc.). Thanks to this contribution, maritime security remains in effect every day with regards to companies as well as the authorities relating to foreign trade, always in connection with public and private international institutions that promote and support the vast machinery that currently provides security of the global supply chain.

La “Regla 10+2” y el envío de información anticipada

Desde enero del 2009 la Oficina de Aduana y Protección Fronteriza de los Estados Unidos (CBP) puso en vigencia esta norma que complementa la “Regla de 24 horas” la misma que obliga a las navieras entregar información de la carga con destino a EE. UU. con no más de 24 horas antes de ser cargada a bordo de la nave. Asimismo, obliga a los importadores entregar un informe de la carga con 15 días calendario de plazo antes que la nave llegue a EE. UU. Con la “Regla 10+2”, la naviera debe también enviar a CBP el plan de navegación del barco con no más de 48 horas después de haber zarpado, así como el estado del contenedor en forma diaria. En el caso de los importadores, estos deben presentar antes de 24 horas después del desembarque, el Importer Security Filing que incluye datos de la carga, de la transacción, de las empresas, etc.

Obligación del transportista

El transportista debe presentar la siguiente información:

- 1) Plan de estiba de un buque que transmitirá información acerca de la ubicación física de la carga embarcada a bordo con destino a EE. UU., y
- 2) El estado de los contenedores, informando de los movimientos de estos y los cambios que pueden presentarse (por ejemplo, vacío o lleno).

Requisitos para el importador

En lo que respecta al importador estadounidense, estos deben presentar el Importer Security Filing (Carpeta de Seguridad del Importador) conteniendo los siguientes 10 datos:

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

The “10 +2 Rule” and sending advanced information

Since January 2009, the U.S. Bureau of Customs and Border Protection (CBP) this rule proposed a regulation that complements the “24-hour rule” which requires maritime shipping agencies to provide cargo information to the U.S. no more than 24 hours before being loaded on board the ship. It also requires importers to submit a report of the cargo within 15 calendar days before the ship reaches the U.S. With the “10 +2 Rule”, the shipping agency must also sent the CBP the ship’s navigation plan no more than 48 hours after leaving well as the condition of the container on a daily basis. For importers, they must submit, the Importer Security Filing within 24 hours after landing, including data loading, transaction, businesses, etc.

Obligation of the carrier

The carrier must provide the following information:

- 1) A ship’s stowage plan will transmit information on the physical location of cargo loaded on board and that is bound for the U.S. as well as
- 2) The status of containers, reporting upon their movements and changes in status (e.g. empty or full).

Importer Requirements

Regarding the U.S. importer, they must present the Importer Security Filing containing the following 10 pieces of information:

1. Manufacturer (or supplier) name and address
2. Seller (or owner) name and address
3. Buyer (or owner) name and address
4. Ship name and information
5. Container filling location
6. Name and address of person(s) responsible for filling containers
7. Importer registration number / foreign trade zone ID
8. Consignee number
9. Country of origin, and
10. Harmonized Tariff Schedule of the product(s).

Puertos CSI escanean el 86% de los contenedores que ingresan a EE. UU.

El principal programa de seguridad diseñado por Estados Unidos para operar a nivel extraterritorial es la Iniciativa de Seguridad de Contenedores (CSI por sus siglas en inglés), cuyo objetivo es prevenir que los aproximadamente 12 millones de contenedores que ingresan anualmente por sus puertos, sean utilizados para transportar armas o sustancias letales con fines terroristas.

A través del CSI, los oficiales del CBP trabajan con las administraciones aduaneras de los puertos donde se trasladan con la finalidad de establecer criterios de seguridad para identificar contenedores de alto riesgo. Dicho personal hace uso de esquemas de inspección no intrusiva y tecnología de detección de radiación para contenedores de alto riesgo, todo ello antes de que sean enviados a los puertos de EE. UU.

Este programa opera en 58 puertos ubicados en América del Norte, Europa, Asia, África, el Oriente Medio, y América Latina y América Central. El movimiento de contenedores por estos puertos es aproximadamente el 86% del volumen de importación en contenedores de EE. UU.


El programa CSI opera desde enero del 2002 y extiende la zona de seguridad de EE. UU. más allá de sus fronteras para que éstas se constituyan en la última línea de defensa y no la primera. Para ello,

la Iniciativa se basa en los siguientes elementos:

- Utilización de información computarizada para la identificación y procesamiento prioritario de contenedores de alto riesgo. Esta información debe ser precisa y detallada y proporcionada antes de que los embarques sean cargados en los buques con destino a EE. UU.

- Revisión preliminar de contenedores clasificados como de alto riesgo, antes de su partida hacia puertos de los EE. UU., lo cual exige la presencia de funcionarios del CBP en los puertos extranjeros para hacer factible el control en esas terminales. Así, al llegar al puerto estadounidense, el contenedor inspeccionado debiera ser liberado inmediatamente por la Aduana.

- Utilización de tecnología de detección para una rápida revisión preliminar de los contenedores. Esto incluye el empleo de máquinas de rayos X y rayos Gamma y sistemas de detección de radiación.

Los puertos CSI que operan en el continente americano son: Canadá (Montreal, Vancouver & Halifax), Brasil (Santos), Argentina (Buenos Aires), Honduras (Puerto Cortes), República Dominicana (Caucedo), Jamaica (Kingston), Las Bahamas (Freeport), Panamá (Balboa, Colón y Manzanillo), Colombia (Cartagena). 

CSI ports scan 86% of containers entering the U.S.

The main security program designed by the United States to operate at an extraterritorial level is the Container Security Initiative (CSI for its acronym in English), which aims to prevent the approximately 12 million containers entering its ports annually, are used to transport weapons or lethal substances for terrorist purposes.

Through CSI, CBP officers work with the port customs administration in order to establish security criteria to identify high-risk containers. Said personnel make use of nonintrusive inspection schemes and radiation detection technology for high-risk containers, all before they are shipped to U.S. ports.

This program operates in 58 ports located in North America, Europe, Asia, Africa, the Middle East, Latin America and Central America. The movement of containers through these ports is approximately 86% of the import volume in containers originating from the U.S.

The CSI program started operations in January 2002 and extends the U.S. security zone beyond its borders so that they make up the last line of defense, not the first. To this end, the Initiative is

based on the following elements:

- Use of computerized information for identification and priority processing of high-risk containers. This information should be accurate, detailed and provided before shipments are loaded on ships bound for the U.S.

- Preliminary review of containers classified as being high risk, before their departure for the U.S. ports, which requires the presence of CBP officers at foreign ports so that controlling these terminals can be feasible. So, upon arriving to U.S. ports, the inspected container should be released immediately by Customs.

- Use of detection technology for quick preliminary reviews of the containers. This includes the use of X-ray machines and gamma ray and radiation detection systems.

The CSI ports operating in the Americas are the following: Canada (Montreal, Vancouver & Halifax), Brazil (Santos), Argentina (Buenos Aires), Honduras (Puerto Cortes), Dominican Republic (Caucedo), Jamaica (Kingston), The Bahamas (Freeport), Panama (Balboa, Colón and Manzanillo), Colombia (Cartagena). 



La seguridad portuaria y sus criterios básicos

PORT SECURITY AND BASIC CRITERIA

Toda instalación portuaria con una política de seguridad implementada, posee criterios básicos sobre los cuales descansa su eficiencia operativa y la calidad de sus servicios, es decir, su competitividad.

Any port facility with security policies that have been implemented, has basic criteria on which it depends in order to guarantee operational efficiency and service quality, i.e. its competitiveness.

Socios comerciales

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

Los procedimientos de seguridad deben ser escritos y apuntar a identificar factores específicos o prácticas que podrían revelar la necesidad de escudriñar adicionalmente al cliente, incluyendo una inspección detallada física del exterior del contenedor antes de la carga en el navío. Estos procedimientos pueden incluir una remisión a las autoridades de los mercados de destino para una revisión remota. El puerto debe asegurar que los proveedores de servicio se someten a recomendaciones de seguridad.

Seguridad del contenedor

Para todos los contenedores bajo la custodia del puerto, su inte-

gridad y las medidas de detección de violación o modificaciones físicas (compartimientos) deberían ser mantenidas para protegerlo contra la intrusión por personas no autorizadas que intentan cometer una conspiración interna.

El almacenamiento de contenedores en un área segura para prevenir el acceso no autorizado y/o la manipulación, es responsabilidad del puerto. Los procedimientos de seguridad deben hacerse en el lugar para descubrir la entrada encubierta o no autorizada, asignando para ello a funcionarios policiales debidamente capacitados. La documentación debe ser fácilmente

Partnerships

The port must have verifiable written procedures for the selection of service providers within the limits of the port or terminal. It must also have selection procedures when accepting new customers, including indicators of whether the customer appears to be a legitimate business and not a security risk.

Safety procedures must be written and should identify specific factors or practices that could reveal the need to further scrutinize the client, including a detailed physical

inspection of the exterior of the container prior to loading cargo on the vessel. These procedures may include a referral to the authorities presiding over destination markets so that remote reviews may be carried out. The port must ensure that service providers are subjected to safety recommendations.

Container Security

Regarding containers in the custody of the port, their integrity and violation detection measures or physical modifications (compartments) must be maintained in order to protect against intrusion by unauthorized persons attempting to commit an internal conspiracy.

It is the responsibility of the port to store containers in a secure area to prevent unauthorized access and / or manipulation. Safety procedures should be in place to discover any hidden or unauthorized entry, assigning properly trained police officers to this end. Documentation must be readily available to optimize the existence of containers classified by type, operation and cargo loaded. Routine conformance checks cannot be postponed.

The existence of procedures to recognize and make a report of security seals is mandatory. The port

disponible para optimizar el control de la existencia de contenedores clasificados según su tipo, operación y la carga contenida. Las prácticas rutinarias para comprobar las conformidades son impostergables.

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

Control del acceso físico

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

Según sea el caso, el acceso debe ser limitado a las áreas correspondientes: seguridad de personal, empleados, revisión, visitantes / vendedores / proveedores y desalojo de personas no autorizadas. Los procedimientos de control deben contemplar los métodos de ubicación, identificación y el desalojo de las personas no autorizadas (por duración de tiempo razonable, por permanencia en lugar distinto a lo declarado, etc.) que permanecen en las instalaciones.

Seguridad de personas

En cumplimiento de las leyes y las regulaciones, deben existir procesos escritos y comprobables en la compañía para proteger a los empleados y comprobar periódicamente la situación regular de los mismos: verificación de empleos anteriores, revisión de antecedentes e investigaciones, y procedimiento de finalización de empleo.

Procedimientos de seguridad

Las medidas de seguridad de-

ben asegurar la integridad y la seguridad de los procesos relevantes para el transporte, manejo, control, envíos y almacenaje de la carga. Los procedimientos sirven para que personas no autorizadas accedan a las facilidades del puerto y los contenedores. En el control de carga, este debe ser descrito en el tiempo de entrega al agente consignado. En caso de discrepancias en el tiempo de entrega, esto debe ser reportado a las autoridades pertinentes. En embarque y registro, la carga debe ser conciliada con el manifiesto de carga. Debe ser cuidadosamente descrita incluyendo los pesos, las etiquetas, y las piezas contadas y verificadas. Los conductores de la entrega de la carga deben ser identificados antes de la entrega. En la apertura de contenedor para la inspección por las autoridades, sus puertas deben ser inmediatamente cerradas con los seguros respectivos. El cambio de precintos de seguridad debe ser reportado y consignado en la documentación respectiva señalando los motivos de la revisión.

Entrenamiento y conocimiento de la seguridad

El puerto debe establecer y mantener un programa de conocimiento de la seguridad con la

must follow the policy that users use recommended by authorities in order to meet the minimum safety requirements.

Physical Access Control

The port establishes access rules to prevent unauthorized entry to cargo loading facilities and maintains control of employees, service providers and visitors. Access rules must include employee, service provider (especially truck drivers), government representatives and vendor identification at all points of restricted access.

As appropriate, access should be limited to the relevant areas: security personnel, employees, review, and visitors / vendors / suppliers eviction of unauthorized persons. Control procedures should address methods pertaining to location,

identification and eviction of unauthorized persons (for a reasonable length of time, for being in a place other than what has been stated, etc.) that remain on site.

Personnel Security

To comply with the laws and regulations, clearly written and verifiable processes must exist within the company in order to protect employees and periodically verify their good standing: past employment verification, background checks and investigations as well as employment termination procedures.

Safety procedures

Security measures must ensure the integrity and security of processes relevant to the transportation, handling, control, shipment and storage of cargo. These procedures are used for unauthorized persons to access port facilities and containers. Delivery times must be described within the cargo control manifesto. In case of discrepancies in delivery time, this must be reported to the relevant authorities. Regarding boarding and registration, cargo must be reconciled with the cargo manifest. It must be carefully described including weights, labels, as well as counted and verified pieces. The cargo delivery drivers must be properly identified before delivery. Upon opening containers for inspection by the authorities, doors should then be closed immediately with the respective security safeguards. Changes in security seals must be reported and recorded in the respective documentation stating the reasons for review.

Safety training and awareness

The port must establish and maintain a safety awareness program in order to promote recognition capabilities with regards to security vulnerabilities in ports, containers and maritime cargo. On an annual horizon, employees must be informed on all procedures that must be followed in case of safety problems or incidents. Tra-

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

Seguridad física

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

Seguridad de la tecnología de información


La seguridad de la tecnología de la información es piedra angular de la seguridad a medida que el comercio avanza cada vez más a un ambiente sin papeles. Con el uso de sistemas automatizados, las oportunidades de gestionar documentos fraudulentos y aumentar las conspiraciones internas pueden verse reducidas. Las respectivas pautas de seguridad del puerto deben contemplar, por ejemplo, el

uso de contraseña y una amplia estructura de la definición de responsabilidades del usuario.

Evaluación, respuesta y mejora de la seguridad

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

Incumplimiento

Es de recordar que el incumplimiento de las medidas y prácticas de seguridad bajo el marco del Código PBIP de la OMI o fallas en los procedimientos de cumplimiento del programa de seguridad (Regla 10 + 2, por ejemplo), pueden llevar a sanciones por parte de los promotores de dichos sistemas de seguridad. Adicionalmente, los errores o fallas servirían para que en el futuro nuestros puertos puedan ser rechazados para participar en otros programas de seguridad vigentes o nuevos. 

Training and refresher courses should be developed and administered to all employees without exception. In addition, they must offer specific courses to prepare employees. Some examples are: recognition of internal conspiracy, access control protection, critical points of a container, etc.

Physical Safety

The port must have written and verifiable procedures to prevent unauthorized personnel from accessing ports, containers, and non-regulatory management of commercial vehicles while operating on site. To this end, have

security provisions is seen as a responsibility, which must be based on the following aspects: fencing the perimeter of the premises; doors and front doors; parking areas; the physical structure of the facility; internal and external security devices; lighting system; alarm systems and closed circuit video.


Information technology safety

Information technology safety is the cornerstone of security as trade increasingly advances towards a paperless environment. With the use of automated systems, opportunities to manage fraudulent documents and increase internal conspiracies may be reduced. The respective port safety guidelines should cover, for example, the use of passwords and a broad structure defining user responsibilities.

Assessment, response and improved safety

The port and the relevant authorities have a mutual interest in evaluating and making improvements in safety and recognize that the implementation of specific safety procedures can address weaknesses or present gaps. With regards to the detection and identification of these situations, port officials and the authorities must join forces to take actions and mutually formulate other remedial measures.

Non-compliance

It must be remembered that the failure to meet safety measures and practices within the framework of the ISPS Code of the IMO or failures regarding procedures for compliance with the security program (10 + 2 Rule, for example) can lead to sanctions by the promoters of these security systems. Additionally, errors or failures are useful so that our ports can be rejected in the future in order to participate in other valid or new safety programs. 

Las empresas y la seguridad de los trámites documentarios

COMPANIES AND DOCUMENTARY SAFETY PROCEDURES

Diariamente Estados Unidos, La Unión Europea, Japón, Canadá, Nueva Zelanda, China, y otros países desarrollados deben asegurarse que uno de los millones de contenedores que circulan por sus puertos no contenga un objeto o una sustancia ajena a lo registrado en los documentos de embarque respectivos. ¿Qué dicen las empresas acerca de lo que realizan al respecto?

The United States, The European Union, Japan, Canada, New Zealand, China, and other developed countries must ensure, on a daily basis that one of the millions of containers circulating in their ports does not contain an object or substance other than what is registered in the respective shipping documents. What do companies say about what they do to respect?

Empresa / Company

Ya sea que exporte o preste un servicio logístico, su empresa debe cumplir en todos los trámites y los requerimientos de seguridad provenientes del país a donde se dirigirá su embarque. ¿Qué área o departamento de su empresa es el encargado de manejar y cumplir con los requerimientos documentarios de seguridad exigidos por la Aduana del país de destino?

Whether exporting goods or providing a logistical service, your company must comply with all procedures and security requirements from the country where your shipment is being sent. What area or department of your business is responsible for managing and as well as complying with documentary safety requirements required by Customs in the country of destination?

José Antonio Bello V.
Gerente de Operaciones
Operations Manager
CARLOS BELLO S.A.C.

La empresa CARLOS BELLO S.A.C. cumple con todos los requisitos documentarios de seguridad para efectos de la aduana de origen, en el caso de las exportaciones. No manejamos la documentación de seguridad en el país de destino.

CARLOS BELLO S.A.C., in the case of exports, meets all safety requirements for Customs documentary purposes in the country of origin. We do not handle security documentation in the country of destination.

Alberto Flórez
Gerente General
General Manager
INTERNATIONAL FREIGHT
SHIPPING S.A.C.

En nuestra empresa, el área que se encarga de manejar y cumplir con los requerimientos documentarios exigidos por la Aduana del país de destino es el área de Servicio al Cliente.

In our company, the area that is responsible for managing and meeting the documentary security requirements demanded by Customs in the country of destination is the Customer Service Area.

Miguel Areche P.
Coordinador de Calidad
Quality Coordinator
INTERAMERICAN SERVICE CO
S.A.C.

Nuestra área de Calidad se encarga de establecer los procedimientos y formatos de control de nuestro SGCS BASC, estos luego deben ser aplicados en los diferentes procesos, los cuales constantemente son auditados para asegurar el cumplimiento.

Our Quality Control area is responsible for establishing SGCS BASC control procedures and formats, and then these should be applied in the different processes, which are constantly audited to ensure compliance.

Jeann Angeles M.
Gerencia de Almacenes
Warehouse Management
DEPÓSITOS S.A.

No realizamos exportaciones; sin embargo, participamos en la cadena logística para la exportación mediante el servicio de almacenaje de mercadería, para lo cual ésta debe ingresar con los documentos que acrediten la pertenencia de la misma por parte de nuestros clientes. La documentación presentada para el ingreso y retiro de mercadería es verificada por un área documentaria que valida que dicha documentación cumpla con las exigencias de nuestros procedimientos y controles, para permitir la atención de dichas mercaderías.

We do not export goods; however, we do participate in the supply chain for exports through the merchandise storage service. Information must be entered through documents evidencing ownership of the same from our customers. The documentation submitted for entry and removal of goods is verified by a documentary area that validates that said documentation meets the requirements of our procedures and controls, thus allowing these goods to be given proper attention.

Gisella Olórtiga L.
Coordinadora de Sectoristas -
Importaciones
Account Coordinator - Imports
Antares Aduanas S.A.C.

Como parte de nuestro proceso, es el área Comercial quien se encarga de la solicitud y verificación de los documentos de nuestros clientes de importación y exportación. Así pues, es un requisito indispensable el contar con los documentos para el inicio del despacho.

As part of our process the commercial area is responsible for the application and verification of our client's import and export documents. This is the reason why we must have the necessary documents available when preparing goods to be sent.

Empresa / Company

¿Díganos cuáles son las medidas o requerimientos específicos ligados a la seguridad en los trámites documentarios aduaneros (solicitados por el importador en el extranjero) que deben cumplir en los trámites de preparación y emisión de documentos?

Tell us what measures or specific requirements related to security in customs documentation (requested by the importer abroad) you must meet with regards to the preparation and issuance of documents?

José Antonio Bello V.
Gerente de Operaciones
Operations Manager
CARLOS BELLO S.A.C.

Para las exportaciones nosotros no tenemos trato directo con el importador extranjero. Sin embargo, la documentación que nos es entregada por el exportador es verificada por el área de Sistemas y la Gerencia de Operaciones.

En cuanto a la seguridad nos remitimos a los documentos tradicionales, los cuales deben tener la información conforme a lo manifestado por la aduana de origen, como por ejemplo el conocimiento de embarque, factura comercial, packing list, etc.

Regarding exports, we have no direct dealings with the foreign importer. However, the documentation that is delivered to us by the exporter is verified by the Systems and Operations Management area.

As for security, we continue using traditional documents, which must have any and all necessary information as stated by the office of origin, such as the bill of lading, commercial invoice, packing list, etc.

Alberto Flórez
Gerente General
General Manager
INTERNATIONAL FREIGHT
SHIPPING S.A.C.

En el caso de la carga exportada a Estados Unidos, nuestra empresa cumple con todos los requerimientos y regulaciones establecidos por las diferentes autoridades (ejemplo: AMS, FMC, ISF, etc.) siguiendo con los protocolos de seguridad correspondientes.

En el caso de carga enviada a otros países diferentes a Estados Unidos, dependerá de los requerimientos/regulaciones locales que existan los cuales son coordinados previamente a través de nuestros agentes.

In the case of cargo that is being exported to the United States, our company meets all requirements and regulations set by different authorities (e.g. AMS, FMC, ISF, etc.) and follows appropriate security protocols.

In the case of cargo that is being shipped to countries other than the United States, it depends on the existing requirements / local regulations exist which are previously coordinated through our agents.

Miguel Areche P.
Coordinador de Calidad
Quality Coordinator
INTERAMERICAN SERVICE CO
S.A.C.

Lo más importante es la confiabilidad en la transmisión de datos. Se debe asegurar que la información esté protegida de cambios, errores o incluso pérdida. La experiencia de nuestra empresa ISCO además permite asesorar legalmente al cliente en cada despacho.

The most important aspect is being able to rely on data transmission. It should be ensured that information is protected from changes, errors or even loss. Due to our experience we can also legally advise the client in each dispatch.

Jeann Angeles M.
Gerencia de Almacenes
Warehouse Management
DEPÓSITOS S.A.

Las exigencias de los trámites y documentación se encuentran ligadas a los condicionamientos establecidos por la Ley General de Aduanas para la operación de almacenes aduaneros.

The demands of paperwork and documentation are linked to conditions established by the General Customs Act for the operation of bonded warehouses.

Gisella Olórtiga L.
Coordinadora de Sectoristas -
Importaciones
Account Coordinator - Imports
Antares Aduanas S.A.C.

Como agentes de aduana no tenemos contacto con los exportadores e importadores en el extranjero. Sin embargo, como parte de la seguridad para nuestros clientes, contamos con sistemas protegidos a fin de evitar cualquier intención de alteración de la información de los clientes; esto para el trámite de la DAM. Asimismo como parte del SGCS; cumplimos con los protocolos BASC para la seguridad.

As customs agents we do not have contact with exporters and importers abroad. However, due to customer security concerns, we use protected systems in order to avoid any alteration being made to customer information. This is mainly used to process DAM. As part of the SGCS, we comply with BASC security protocols.

Empresa / Company

Adicional a la parte documentaria aduanera, los mercados del exterior exigen también que las empresas tengan su política interna de seguridad. Al respecto, su empresa cuenta con el Sistema de Gestión en Control y Seguridad BASC el cual se ajusta a lo requerido por los países importadores. Sin embargo, actualmente las empresas pueden contar también con la certificación del programa Operador Económico Autorizado (OEA) de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), el mismo que está siendo promovido por la SUNAT. ¿Actualmente su empresa está gestionando dicha certificación? ¿Cuál es su impresión del programa OEA en nuestro país?

Besides any necessary customs documentation, foreign markets also require companies to have their own internal security policy. In this regard, the company has the Control and Security Management System BASC which conforms to any requirements established by importing countries. Currently, however, companies can also be certified through the Authorized Economic Operator Program (OEA for its name in Spanish) of the World Customs Organization (WCO), which is being promoted by the SUNAT. Is your company managing the certification? What is your impression of the OEA program in our country?

José Antonio Bello V.
Gerente de Operaciones
Operations Manager
CARLOS BELLO S.A.C.

Nuestra empresa CARLOS BELLO S.A.C. se encuentra en la lista de las 10 primeras empresas certificadas en el programa de Operador Económico Autorizado (OEA), habiendo obtenido la certificación en noviembre del 2013.

La certificación OEA nos ha permitido reforzar nuestros procedimientos manteniendo criterios de seguridad elevados, de tal manera que nuestros riesgos se han minimizado. Asimismo, nos permite agilizar nuestras operaciones y por ende prestar un mejor servicio a nuestros asociados de negocios, ya que al ser OEA contamos con un punto de contacto dentro de la aduana el cual está disponible para apoyar ante cualquier inconveniente o retraso en nuestras operaciones. Sin embargo, lo más importante para nuestra imagen como empresa es haber obtenido el estatus de operador confiable y seguro.

Our company, CARLOS BELLO S.A.C. is in the list of the top 10 companies certified by the Authorized Economic Operator Program (OEA), having obtained our certification in November 2013.

OEA certification has allowed us to strengthen our procedures while also maintaining high safety standards, in such a way that our risks have actually decreased. It also allows us to streamline our operations and thus deliver better service to our business partners, because as OEA we have contact within the customs office which is available to support any inconvenience or delay in our operations. However, the most important thing for our image as a company is to have obtained the status of a safe and reliable operator.

Miguel Areche P.
Coordinador de Calidad
Quality Coordinator
INTERAMERICAN SERVICE CO
S.A.C.

Nuestra cultura de seguridad, el compromiso y nuestro sólido SGCS BASC nos permitieron ser una de las 2 primeras empresas en alcanzar la certificación OEA. Esta tarea no fue fácil, tuvimos que tomar parámetros exigentes y controles estrictos para lograrlo. Ser una compañía OEA es un paso muy importante para los que estamos comprometidos con la seguridad de la cadena logística.

Our safety culture, our commitment and our solid SGCS BASC allowed us to become of the 2 first companies to achieve the OEA certification. This task was not easy; we had to take stringent parameters as stricter controls in order to achieve this. Being an OEA company is a very important step for those who are committed to the security of logistics and supply chain management.

Alberto Flórez
Gerente General
General Manager
INTERNATIONAL FREIGHT
SHIPPING S.A.C.

A la fecha aún no estamos gestionando la certificación para ser un Operador Económico Autorizado porque entendemos que la primera etapa de la implementación está dirigida a Exportadores, Agentes de Aduana y Almacenes y se tiene previsto continuar con los Importadores.

Nosotros, como Agentes de Carga, estamos atentos a que se incluyan a otros operadores logísticos para poder hacer las gestiones necesarias y obtener la certificación.

Nos parece que el programa OEA es muy importante porque ayudará a facilitar las operaciones de comercio exterior, reduciendo los trámites de despacho y costos al momento de realizar una exportación.

Esta certificación está comprendida dentro de los estándares internacionales de protección y seguridad que recomienda la Organización Mundial de Aduanas y ahora es parte de la nueva Ley de Aduanas como parte de las permanentes facilidades que se están implementando para promover el comercio exterior.

We are not currently attempting to be OEA certified because we understand that the first stage of implementation is directed towards Exporters, Customs Agents and Warehouses and they are planning to continue with Importers.

As Cargo Agents, we are currently waiting until other logistics operators are included in order to carry out any necessary arrangements and obtain certification.

We believe that the OEA program is very important because it will help facilitate foreign trade operations, reducing unnecessary procedures as well as costs when carrying out the export of goods.

This certification is within international safety and security standards recommended by the World Customs Organization and is now part of the new Customs Act as part of the permanent facilities that are being implemented to promote foreign trade.

Jeann Angeles M.
Gerencia de Almacenes
Warehouse Management
DEPÓSITOS S.A.

Hemos tomado conocimiento de la certificación OEA, como empresa no descartamos proceder con la acreditación en un futuro, por el momento nuestro Sistema de Gestión BASC nos permite cubrir las expectativas de nuestros clientes y gestionar operaciones seguras.

We have heard of OEA certification, as a company we do not rule out proceeding with accreditation in the future. However, our BASC Management System still allows us to meet the expectations of our customers and manage safe operations.

Gisella Olórtiga L.
Coordinadora de Sectoristas -
Importaciones
Account Coordinator - Imports
Antares Aduanas S.A.C.

Como parte de la cadena logística estamos gestionando ser OEA. Lo que busca la SUNAT es mejorar la imagen de la cadena exportadora con diferentes requisitos que deben cumplir los operadores de comercio exterior.

As part of the supply chain, we are currently reviewing OEA certification. The SUNAT seeks to improve the export chain's image with different requirements for foreign trade operators.

Empresa / Company

¿Sabe si hay necesidad de hacer mejoras físicas (infraestructura) o en la organización interna relacionadas a la seguridad logística que debería realizar su empresa, para satisfacer los requisitos del programa OEA de la SUNAT si así lo decidieran? ¿Cuáles?

Do you know if there is need for improvement with regards to physical (infrastructure) and / or internal organization, related to logistics, which should be carried out by your company in order to satisfy any established requirements that the SUNAT may have with regards to the OEA program? Which ones?

José Antonio Bello V.
Gerente de Operaciones
Operations Manager
CARLOS BELLO S.A.C.

En el proceso de implementación para certificar como Operador Económico Autorizado (OEA), hemos realizado algunas mejoras en nuestra infraestructura. Algunas pequeñas, como cambios de chapas y algunas que no contemplábamos realizar, como colocar alarmas contra incendios, cámaras de seguridad en áreas sensibles, cambio de gabinete del servidor, etc.

We have made some improvements in our infrastructure with regards to the Authorized Economic Operator (OEA) implementation process. Some were small, such as changing names, while also making some changes that we hadn't contemplated, such as placing fire alarms, security cameras in sensitive areas, changing the server cabinet, etc.

Alberto Flórez
Gerente General
General Manager
INTERNATIONAL FREIGHT
SHIPPING S.A.C.

Si bien es cierto, los requisitos que figuran en la página de la SUNAT están orientados específicamente a Exportadores, Almacenes Aduaneros y Agencias de Aduana, entendemos por los mismos que no sería necesaria la implementación de mejoras físicas o internas en nuestra organización.

While the requirements listed SUNAT's webpage are specifically oriented towards Exporters, Customs Warehouses and Customs Agencies, we understand that the implementation internal and physical improvements to our organization would be unnecessary.

Miguel Areche P.
Coordinador de Calidad
Quality Coordinator
INTERAMERICAN SERVICE CO
S.A.C.

Las mejoras en la infraestructura son efecto de la necesidad de delimitar las áreas de alto riesgo, el control de los espacios en donde ocurren los procesos más importantes relacionados a la seguridad son aquellos que sufrirán cambios. Nuestro SGCS BASC nos permitió identificar esta necesidad mucho antes de iniciar el proceso de certificación OEA.

Improvements in infrastructure are due to the need to define high-risk areas, spaces where the most important security-related processes occur are those that remain unchanged. Our SGCS BASC allowed us to identify this need long before the OEA certification process started.

Jeann Angeles M.
Gerencia de Almacenes
Warehouse Management
DEPÓSITOS S.A.

No tenemos conocimiento de exigencias adicionales respecto a la infraestructura de nuestras instalaciones para la implementación de la certificación OEA. Todas nuestras instalaciones de seguridad cubren las exigencias del Sistema BASC y lo requerido por la certificación OEA.

We are not aware of any additional demands concerning the infrastructure of our facilities for the implementation of an OEA certification. All of our facilities cover BASC system safety requirements as well as OEA certification requirements.

Gisella Olórtiga L.
Coordinadora de Sectoristas -
Importaciones
Account Coordinator - Imports
Antares Aduanas S.A.C.

Actualmente cumplimos con todos los requisitos de infraestructura para ambos programas. Sin embargo, estamos evaluando invertir en cámaras de seguridad.

We currently comply with all infrastructure requirements for both programs. However, we are evaluating the possibility of investing in security cameras.

Empresa / Company

¿Es notoria la diferencia que usted aprecia entre las prácticas de seguridad logística que existían hace 10 años en el mercado peruano, con la actual situación en este campo?

Is there a noticeable difference noticeable between logistics security practices that existed 10 years ago in the Peruvian market and the current situation in this field?

José Antonio Bello V.
Gerente de Operaciones
Operations Manager
CARLOS BELLO S.A.C.

Sí, por supuesto. Antes de la llegada de BASC al Perú, las empresas tenían la opción de la certificación ISO, vinculada más a la calidad que a la seguridad. Sin embargo, muchas seguían trabajando sin procedimientos, sin un manual de funciones para sus empleados y sin tomar las medidas de seguridad adecuadas para proteger la carga de importación y exportación.

Actualmente se manejan muchos mecanismos de seguridad y eso favorece notoriamente el comercio internacional.

Yes, of course. Before the arrival of BASC to Peru, companies had the option of getting the ISO certification, linked more to quality than safety. However, many were still working without procedures, functions manuals for their employees and weren't taking appropriate security measures to protect cargo imports and exports.

Today, many security mechanisms are in place that strongly promotes international trade.

Alberto Flórez
Gerente General
General Manager
INTERNATIONAL FREIGHT
SHIPPING S.A.C.

Definitivamente se aprecia que ha habido una mejora sustancial en los procesos y procedimientos en relación a la seguridad logística si comparamos con lo que teníamos hace 10 años.

Actualmente existen muchos más controles que se han implementado y los más notorios son a raíz de la suscripción del Tratado de Libre Comercio (TLC) con Estados Unidos, plasmados en la nueva Ley de Aduanas.

There has definitely been a substantial improvement in the processes and procedures relating to logistics security if we compare to what we had 10 years ago.

Currently there are many more controls that have been implemented, while the most noticeable changes occurred following the signing of the Free Trade Agreement (FTA) with the United States, embodied in the new Customs Act.

Miguel Areche P.
Coordinador de Calidad
Quality Coordinator
INTERAMERICAN SERVICE CO
S.A.C.

Por supuesto, a nivel mundial el cambio se notó luego del trágico 11 de setiembre. En todas partes del mundo la necesidad de alcanzar estándares internacionalmente aceptados en materia de seguridad fue determinante para el comercio exterior.

Of course, this was perceived on a global scale due to the tragic events that occurred on September 11. All over the world the need to meet internationally accepted safety standards was deemed crucial to foreign trade.

Jeann Angeles M.
Gerencia de Almacenes
Warehouse Management
DEPÓSITOS S.A.

Consideramos que las exigencias han ido evolucionando conjuntamente con el crecimiento del comercio exterior a nivel mundial. Nuestra apertura nacional hacia otros mercados hace imperativo la adecuación de las condiciones de comercio exterior de acuerdo a los estándares internacionales, por lo que nuestra empresa al estar siempre pendiente de las necesidades de sus clientes se adapta de una manera ágil a cualquier exigencia de seguridad que se requiera para nuestras operaciones.

We believe that the requirements have evolved along with the growth of foreign trade worldwide. As we have now opened up to national markets, it has now become imperative that we reach adequate foreign trade conditions according to international standards, so that our company can evolve to meet needs of our customers in an agile manner, adapting to any security requirement necessary for our operations.

Gisella Olórtiga L.
Coordinadora de Sectoristas -
Importaciones
Account Coordinator - Imports
Antares Aduanas S.A.C.

Sí, el impulso que se ha dado a la lucha contra las actividades ilícitas dentro del comercio exterior está rindiendo frutos pues se observa que las empresas han tomado conciencia de la necesidad de la seguridad en la cadena de suministro.

Yes, the impetus that has been given to the fight against illicit activities within the scope of foreign trade is paying off seeing as it has been observed that companies have become aware of the need for increased supply chain security.

Empresa / Company

¿Considera que esta diferente situación actual ha permitido la mejora de la eficiencia en los procesos logísticos así como de los costos operativos en las empresas? ¿Puede dar algunos ejemplos?

Do you think that this different situation has led to improved efficiency in logistics processes as well as operating costs in companies? Can you provide some examples?

José Antonio Bello V.
Gerente de Operaciones
Operations Manager
CARLOS BELLO S.A.C.

Definitivamente ha habido mejoras en los procesos logísticos; sin embargo la conformación de un Comité de Seguridad dentro de las empresas, las capacitaciones constantes de los empleados y la actualización de las certificaciones ha incrementado el costo operativo de las empresas, costo que aún no se puede transferir a los consignatarios por la gran oferta de agentes de aduana / operadores logísticos que actualmente existe.

Esperemos que estas certificaciones (BASC, OEA) en un futuro cercano sean requisito indispensable para poder funcionar como operador logístico.

There have definitely been improvements in logistics processes; however, operating costs have increased due to the formation of Safety Committees within companies, the constant training of employees and updating certifications. These costs haven't been transferred to the consignee due to demands of customs agencies / logistics operators that currently exist.

Hopefully, these certifications (BASC, OEA) shall be essential to function as a logistics operator requirement in the near future.

Alberto Flórez
Gerente General
General Manager
INTERNATIONAL FREIGHT
SHIPPING S.A.C.

Los cambios que se han implementado como consecuencia de la nueva Ley de Aduanas (2008) definitivamente han permitido mejorar la eficiencia en los procesos logísticos así como en la reducción de los costos operativos. Como ejemplo se puede citar, el "despacho anticipado" y los "envíos de entrega rápida".

En el primer caso, las declaraciones que utilizan garantía previa, permiten al importador no solo obtener el levante de su mercadería en 48 horas, sino además diferir el momento en que deberá efectuar el pago de los tributos y recargos declarados. De este modo, permitirá tener financiamiento e incrementar su línea de crédito.

En el segundo caso, la nueva Ley de Aduanas permite un ahorro importante de recursos y tiempo para los envíos que tengan un costo menor a dos mil dólares. Si antes se demoraba tres días en que un producto sea desaduanado, ahora se hace en un día.

The changes that have been implemented as a result of the new Customs Act (2008) have definitely improved efficiency in logistics processes as well as reduced operating costs. As an example we can cite the "early release" and "express shipments" processes.

Regarding the first case, any statements that use a guarantee allow the importer to not only obtain the release of said goods within 48 hours, but also differ when tax payments and surcharges declared must be paid. This allows them to have financing and increase its credit line.

In the second case, the new Customs Act allows a significant saving of resources and time for shipments that have a lower cost than two thousand dollars. While it may have taken around three days for a product to be released from Customs in the past, now it can be done in only one day.

Miguel Areche P.
Coordinador de Calidad
Quality Coordinator
INTERAMERICAN SERVICE CO
S.A.C.

Sí, un ejemplo claro es la evaluación previa a la contratación del servicio, es un punto clave para definir no solo quién es el cliente o cuán frecuentemente participa en actividades logísticas, sino que además te permite identificar sus productos, los posibles riesgos del proceso y planear tu capacidad de atención.

Yes, a clear example is the evaluation carried out before the service is contracted. It is a key point used to define not only who the client is or how often they are involved in activities dealing with logistics, but also allows you to identify its products, the risks involved and how to plan out necessary attention that must be given to said processes.

Jeann Angeles M.
Gerencia de Almacenes
Warehouse Management
DEPÓSITOS S.A.

Las exigencias adicionales pueden significar el mejoramiento de las condiciones del comercio exterior, sin embargo, las adecuaciones a estas nuevas exigencias, usualmente, representan un incremento en la inversión de infraestructura incrementando costos operativos, un ejemplo de ello en los últimos años es la necesidad de implementar mayores sistemas de Circuito Cerrado de Televisión (CCTV) para control de las operaciones.

Additional requirements may mean improving the foreign trade conditions; however, adjustments to these new requirements usually represent an increase in infrastructure investment by increasing operating costs. An example of this in recent years is the need to implement larger Closed Circuit Television (CCTV) systems to control operations.

Gisella Olórtiga L.
Coordinadora de Sectoristas -
Importaciones
Account Coordinator - Imports
Antares Aduanas S.A.C.

Efectivamente se ha mejorado la eficiencia en los sistemas logísticos, como por ejemplo procedimientos tanto de ventas como operativos. Con referencia a costos no se evidencia una reducción.

Efficiency with regards to logistic systems has definitely improved, especially with procedures for both sales and operations. There is no evidence of cost reduction.

Empresa / Company

¿Su empresa tiene planes de inversión para mejorar la seguridad logística en el corto y/o mediano plazo? ¿Cuáles serían esas mejoras?

Does your company plan to invest in order to improve logistics and security in the short / medium term? What kind of improvements would they be?

José Antonio Bello V.
Gerente de Operaciones
Operations Manager
CARLOS BELLO S.A.C.

Nuestra empresa CARLOS BELLO S.A.C. tiene planes de inversión en corto y mediano plazo para mejorar la seguridad logística y para adecuarse a los cambios futuros. Algunas mejoras a considerar: personal más capacitado en todas las áreas de la empresa; mejoras de los equipos de comunicación; mejorar la infraestructura de nuestras oficinas; ampliar nuestros servicios logísticos para atender las diferentes necesidades de nuestros clientes.

Our company, CARLOS BELLO S.A.C., is planning to invest in the short and medium term in order to improve logistics security and henceforth adapt to future changes. Some improvements to consider: more trained personnel in every area of the company; improvement of communication equipment; improve the infrastructure of our offices; expand our logistics services to meet the different needs of our customers.

Alberto Flórez
Gerente General
General Manager
INTERNATIONAL FREIGHT
SHIPPING S.A.C.

Por el momento, estamos al pendiente de las siguientes etapas de la implementación del programa Operador Económico Autorizado (OEA) al resto de operadores logísticos y poder cumplir con los pasos correspondientes para poder obtener la certificación.

For now, we're on the lookout for the next stages of implementation for the Authorized Economic Operator (OEA) program and how it will affect other logistics operators while also trying to comply with the appropriate steps in order to obtain certification.

Miguel Areche P.
Coordinador de Calidad
Quality Coordinator
INTERAMERICAN SERVICE CO
S.A.C.

Yo creo que lo más importante ahora es establecer nuestra cultura de seguridad, a la fecha hemos logrado hacer que las empresas del grupo alcancen la certificación BASC y por el momento nuestro objetivo es fortalecernos internamente.

I think the most important thing now is to establish our safety culture, so far we have managed to make the group of companies reach BASC certification. Our goal is to strengthen ourselves internally for the time being.

Jeann Angeles M.
Gerencia de Almacenes
Warehouse Management
DEPÓSITOS S.A.

Considerando que operamos como almacén aduanero, las condiciones de infraestructura se encuentran alineadas a las exigencias establecidas en la norma. En ese sentido, no vemos necesaria la inversión en condiciones adicionales a corto plazo. Sin embargo estamos en constante evaluación de nuestras operaciones y sistema de seguridad para determinar mejoras en nuestros procesos y controles, de requerirse inversiones asociadas, éstas serán implementadas para mantener el nivel de calidad ofrecido a nuestros clientes y la confianza que ellos vienen depositando por años en nuestra empresa.

Seeing as we operate as a bonded warehouse, we consider that our infrastructure is aligned with standard requirements. In this sense, we see no necessary additional investment in short-term conditions. However, we are constantly evaluating our operations and security system in order to identify improvements in our processes and controls. If related investments are required they will be implemented to maintain the level of quality offered to our customers and the trust they have deposited in our company for years.

Gisella Olórtiga L.
Coordinadora de Sectoristas -
Importaciones
Account Coordinator - Imports
Antares Aduanas S.A.C.

A mediano plazo estamos considerando la adquisición de cámaras de filmación en los llenados de contenedores; asimismo, mayor capacitación del personal para generar conciencia sobre la seguridad en comercio exterior.

In the medium term we are considering the purchase of video cameras in the container area; staff training can be increased to raise awareness of foreign trade security.

Fermín Cuza, Presidente Internacional de la Organización Mundial BASC (WBO):
International President of the World BASC Organization (WBO):

En marcha proceso de expansión de BASC en Honduras, Bolivia y Brasil

ONGOING BASC EXPANSION PROCESS IN HONDURAS, BOLIVIA AND BRAZIL



Alto ejecutivo de la casa matriz de BASC señala que esto es posible gracias a la labor de capacitación y sensibilización a las aduanas y empresas de dichos países que se está realizando en el marco de los objetivos de la WBO, que incluye también la difusión del programa OEA como aplicación del pilar Aduanas-Empresas del programa SAFE de la OMA.

The senior executive of the BASC headquarter, notes that this is possible thanks to the work of training and awareness of customs and companies of those countries that is doing as part of the objectives of the WBO, which also includes the dissemination and implementation of the OEA program, pillar of Customs-Business WCO SAFE program.

Con motivo de su participación en la “XVII Conferencia Regional de Directores Generales de Aduanas de las Américas y el Caribe (CRDGA)”, evento organizado del 23 al 25 de abril pasado por la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT), el Presidente Internacional de la Organización Mundial BASC (WBO por sus siglas en inglés), Sr. Fermín Cuza, nos brindó una entrevista en la que se abordó, entre otros temas, la importancia de BASC para las empresas a nivel mundial así como aspectos del programa OEA de la SUNAT. Como se recuerda, este importante evento reunió a representantes de más de 30 países miembros de la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

Sr. Fermín Cuza, cuéntenos acerca de los inicios de BASC, antecedentes resaltantes que pueda compartir con nosotros.

BASC se inicia en el año 1996 y fue porque la Aduana de los EE. UU. vio la necesidad de involucrar al sector privado en el tema de proteger la frontera contra drogas y otras actividades ilícitas. Entonces vieron la oportunidad de promover un programa para las empresas, en el sentido de que ellas mismas implementen medidas de seguridad en la cadena logística. Fue el primer programa con la aduana americana enfocado en la seguridad en la cadena logística.

Due to his participation in the “XVII Regional Conference of Customs Directors General of the Americas and the Caribbean (RCCDG)”, organized by the National Superintendence of Customs and Tax Administration (SUNAT), the International President of the World BASC Organization (WBO for its acronym in English), Mr. Fermín Cuza, visited Peru from April 23rd to April 25th, dates on which said

event was held and brought together representatives from over 30 member countries the World Customs Organization (WCO). Cargo Security was able to speak with him about the importance of BASC for companies worldwide, as well as Authorized Economic Operator program of SUNAT (OEA for its name in Spanish), among other topics.

Mr. Fermin Cuza, tell us about the beginnings of BASC, any remarkable details that you could share with us.

BASC started in 1996 because the U.S. Customs authority saw the need to involve the private sector on the issue of protecting the border against drugs and other illicit activities. They then saw an opportunity to promote a program for businesses, in the sense that they themselves implement security measures in the supply chain. It was the first U.S. Customs program focused on security within the supply chain.

Ya después la Aduana entregó el programa a las empresas que ya se habían formado y de allí nace el concepto de BASC como una organización liderada por las empresas sin ánimo de lucro que al día de hoy está presente en 12 países, cuenta con más de 3.000 empresas certificadas y todo enfocado en la seguridad de la cadena logística (las empresas implementan Estándares, Normas y un Sistema de Gestión en Control y Seguridad en la cadena de suministro).

Para mí es un concepto muy elegante porque nace en los Estados Unidos pero en realidad arranca en las Américas, en una región donde existen aún recursos limitados en comparación con Europa o Norteamérica. Por ello me da mucho orgullo pertenecer a una organización que en realidad se establece aquí en Latinoamérica y que es un ejemplo para el mundo de cómo las mismas empresas pueden protegerse y participar en el esfuerzo global de proteger la cadena logística internacional.

¿En qué medida está beneficiando la implementación de la certificación OEA para el comercio internacional?

El programa OEA es muy importante. Acabo de comentar que BASC es liderado por el sector privado, el OEA por su parte es operado por las aduanas; éstas, para motivar a las empresas a ser parte del programa OEA les ofrecen beneficios, uno de ellos es facilitar su entrada y salida al país. Por ejemplo, en los EE. UU. (información basada en estadísticas de las Aduanas, la cual lleva más de 10 años en el programa) indica que las empresas que pertenecen al programa OEA tienen seis veces menos inspecciones, lo cual resulta un beneficio para las empresas en términos económicos y también facilita el flujo de la carga al mercado. Aquí radica la diferencia del OEA con otros programas como nosotros, BASC.

A nivel organizacional, ¿Qué medidas viene trabajando BASC con las Aduanas de la región para tener un comercio más seguro?

Como organización, nos da mucho orgullo poder ofrecerle a las empresas no solo una herramienta para que se puedan proteger, sino también apoyar a las aduanas en el desarrollo y la implementación del programa OEA. Un buen ejemplo es BASC PERÚ que hace poco lideró un curso para capacitar a 30 funcionarios de la Aduana de Bolivia en técnicas de cómo llevar a cabo una auditoría enfocada en la seguridad en la cadena logística, identificar los riesgos de los diferentes actores de la cadena de suministro e implementar un Sistema de Gestión basado en un análisis de los riesgos, entre otros temas.

Este trabajo no es fácil y hay que conocerlo, para eso BASC, con la experiencia adquirida desde el año 1996 y más de 3.000 empresas que son auditadas todos los años, tenemos el “know how” que podemos compartir con las aduanas que están empe-

After that the Customs Authority delivered the program to companies that had already been formed and hence the concept of BASC was born as an organization led by non-profit companies that today is present in 12 countries and has more than 3000 certified companies, all focused on security within the supply chain (companies implement standards, rules and system security management in the supply chain). For me it is a very smart concept that was born in the USA but actually started in the Americas, in a region with limited resources compared to Europe or North America. So it gives me great pride to belong to an organization that has established itself in Latin America and that is an example to the world of how companies can protect themselves and participate in the global effort to protect the international supply chain.

To what extent does the implementation of the OEA certification benefit international trade?

The OEA program is very important. I just commented that BASC is led by the private sector, while the OEA is operated by the Customs Authority; benefits were offered to motivate companies to be part of the OEA program. One of those benefits was that entry and exit to the country was made easier. For example, it indicates that in the U.S. (based on statistics from the Customs Authority, which has been in the program for over 10 years) companies that belong to the OEA program have six times fewer inspections, which is a benefit for companies in economic terms, and also facilitates load flow to the market. This is the main difference between the OEA and other programs such as ours.

At the organizational level, what measures has BASC been working on with the Customs Authority in the region to carry out safer trade?

As an organization, we're proud to not only offer a business tool that can protect companies, but also provide support to the Customs Authority in the development and implementation of the OEA program. A good example is BASC PERU, who recently led a training course for 30 officials working in Bolivia's Customs Authority in techniques of how to conduct an audit, focused on security within the supply chain, identifying the risks of the different actors within the supply chain and how to implement a management system based on a risk analysis, among other topics. This kind of work isn't easy and you have to accept it. This is why BASC, with the experience gained over the years since 1996 and more than 3000 audited companies every year, has the “know how” to share information with Customs Authorities that are beginning to enter this field seeing as they traditionally

zando a entrar a este campo, ya que tradicionalmente éstas acostumbran a trabajar en una oficina o que la carga llegue a uno, no es común para los funcionarios de las Aduanas ir a visitar a las empresas.

El concepto del OEA cambia todo esto, las aduanas deben visitar a las empresas, auditarlas y saber lo que están haciendo. Allí entra BASC, nosotros somos los del sector privado, conocemos nuestro mundo y podemos compartir con las Aduanas nuestros conocimientos de cómo ellos pueden llevar a cabo un proceso de auditoría, siendo esto un aporte de gran valor para las aduanas de los diversos países.

Hoy está presente en este gran evento el Director Ejecutivo de BASC PERÚ, Sr. César Venegas, quien lideró esta capacitación muy importante que se realizó en Bolivia. También como organización, en noviembre del

año pasado, se realizó un curso muy parecido para la Aduana de Honduras, quienes están implementando el programa OEA, hemos brindado capacitación a las aduanas en México, Colombia, República Dominicana, Costa Rica, Perú y Bolivia. Todo el trabajo se realiza gratuitamente, ya que es un aporte, algo que estamos contribuyendo al concepto de seguridad a nivel global, trabajando con las aduanas.

work in offices or that the load arrives directly to the company. It is not common for Customs officers to visit companies; the OEA concept changes all this. Customs authorities must visit companies, audit them and find out what they are doing. This is where BASC comes into the picture, we are in the private sector, we know our world

and we can share our knowledge with Customs authorities on how they can carry out an audit. This is a highly valuable contribution to the Customs authorities of various countries. The Executive Director of BASC PERU, Mr. Cesar Venegas, is present at this event. He led this very important training that took place in Bolivia. The organization, in November last year, carried out a very similar course for the Customs Authority of Honduras, which also is implementing the OEA program. We have provided training courses to Customs authorities in Mexico, Colombia, Dominican Republic, Costa Rica, Peru and Bolivia. All work is done for free as it is a contribution to the concept of global security. This is done through our work with various customs authorities.



(054) 38 38 80

**Cel. 959 951262 • Rpm: #390005
Rpc: 958 790328**

Of. Principal:

Av. Olímpica 206 • IV Centenario
Cercado - Arequipa

Sucursales:

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

**www.pvpsa.com
pvpsa@pvpsa.com**



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

Expertos en seguridad privada



Precisamente, ya que menciona las capacitaciones realizadas a países NO BASC ¿Cuáles son los planes de expansión?

Nosotros, pensando siempre en crecer, no tanto como "crecer" sino como apoyo a países donde no hay BASC, estamos muy cerca de tener un capítulo BASC en Honduras. Asimismo, estuvimos en Bolivia y a raíz de ello se ha abierto la posibilidad, todo depende del interés de las empresas en participar. Nosotros exigimos para crear un capítulo, un mínimo de cinco empresas certificadas, entonces el primer paso sería trabajar no solamente con las aduanas sino también con el sector privado.

En el caso de Bolivia, se han realizado capacitaciones a la Aduana y también cursos para el sector privado dirigido por el Director Ejecutivo de BASC PERÚ, pues es importante que la empresa privada entienda también los beneficios de la certificación OEA. Gracias a este trabajo ya está abierta la posibilidad de crear un capítulo en ese país. Este año también vamos a estar presentes en Brasil, tenemos ya programadas unas conferencias en el mes de agosto, esto para empezar a sensibilizar a las empresas para que entiendan el programa OEA, Brasil espera para diciembre de este año lanzar el programa OEA y entonces para BASC el momento es ideal para apoyar a la Aduana de este país informando sobre los beneficios del OEA y la importancia de la certificación BASC y su complementación.

¿Cuántas empresas se han certificado a la fecha con BASC a nivel Latinoamérica?

Tenemos alrededor de 3.000 empresas certificadas BASC a la fecha. Con respecto al OEA, Estados Unidos, que fue el primer país en implementar este programa, cuenta con más de 10.000 empresas certificadas y a nivel mundial casi 30.000. En Perú, el programa OEA se inició a finales del año 2012 y cuen-

Seeing as you mentioned training courses that are being conducted in NON BASC countries, what exactly are your expansion plans?

We are always thinking about growth, only not exactly as "growth" but more like support for countries without BASC. We are very close to having a BASC Chapter in Honduras. We were also in Bolivia and as a result we noticed a possibility, it all depends on the interest of companies to participate in the program. In order to create a chapter it must at least be formed by five certified companies. The first step would be to work not only with the Customs authorities, but also with the private sector. In the case of Bolivia, we have provided training to customs authorities as well as courses for the private sector, led by the Executive Director of BASC PERU. It is very important that private companies understand the benefits of the OEA certification. Thanks to all of this work, the possibility of creating a chapter in that country is now open. We will also be present in Brazil this year as we have already scheduled a conference in August. This was done to start raising awareness among companies with regards to understanding the OEA certification. Brazil expects to be launching the OEA program in December of this year. This is the ideal time for BASC to support this country's Customs authority by reporting on the benefits of OEA certification as well as on the importance of the BASC certification and how they complement each other.

ta con no más de 15 empresas certificadas. Cabe resaltar que el programa está abierto en esta primera instancia a los exportadores, agentes de aduana y terminales portuarios. Es muy importante este dato, 15 empresas OEA en el Perú pero más de 550 empresas BASC; podemos ver que existe una oportunidad muy buena en este país para que el programa OEA tenga éxito ya que se cuenta con empre-

How many companies have been certified to date with BASC at a Latin American level?

We have BASC certified around 3000 companies to date. With respect to the OEA, the U.S., which was the first country to implement this program, has certified over 10,000 companies and nearly 30,000 companies at a global level. In Peru, the OEA program began in late 2012, and has no more than 15 certified companies. It should be noted that the program is open to exporters, customs officers and port terminals. This data is very important seeing as there are only 15 companies with OEA certification in Peru, but more than 550 BASC certified companies; we can see that there is a very good opportunity in this country for the OEA program to be successful. This is mainly due to the fact that these companies not only understand the concept of security but have a thorough understanding due to their BASC certification which has been providing support and preparing Customs Authorities in Peru since before the OEA program was launched.

In order to receive BASC certification, companies must follow a security protocol, however, both smuggling and drug trafficking have the ability to undermine this. What aspects should companies take into account in order to avoid that its loads be changed or contaminated?

When a company agrees to implement a security concept, a management system, it can be seen as being a commitment of the highest level; however, that commitment can only do so much. I would say that a company must be committed and start implementing the management system as well as including suppliers, business partners and other participants of the supply chain within this process. This part is very difficult as being able to persuade, explain, educate their business peers, especially

sas que no solo comprenden el concepto de seguridad, sino que tiene una organización BASC que desde antes del lanzamiento del programa OEA viene apoyando y está preparada para continuar apoyando a la Aduana del Perú.

Las empresas para obtener la certificación BASC tienen que cumplir un protocolo de seguridad, sin embargo, el contrabando y el narcotráfico tienen la capacidad de vulnerar esto. ¿Qué aspectos deben tener en cuenta las empresas para evitar que su carga se vea contaminada o cambiada?

Una empresa, cuando se compromete a implementar un concepto de seguridad, un sistema de gestión, es un compromiso al nivel más alto de la empresa; sin embargo, no solo con ese compromiso se puede hacer mucho. Diría que una empresa debe tener el compromiso y empezar a implementar el Sistema de Gestión sino también incluir en este proceso a proveedores, socios comerciales y demás participantes de la cadena logística.

Esta parte es muy difícil y es un reto para estas empresas el poder convencer, explicar, educar a sus pares de negocio, sobre todo en la logística. La Aduana de los EE. UU. nos dice que el 80% de las contaminaciones ocurre en el tramo del transporte, entonces, por mucha seguridad que tenga la empresa dentro de la instalación no necesariamente se libra de una contaminación, por eso es tan importante trabajar con sus socios comerciales, transportistas, agentes de aduana, almacenes, etc., para proteger la cadena logística de manera completa.

Las empresas requieren de la participación de todos los actores de la cadena logística por medio de una asociación (lo cual es un beneficio de BASC), participar en conferencias, talleres, estar en continua comunicación, compartir buenas prácticas, conceptos de seguridad y así apoyarse el uno al otro.

Esto se da a nivel privado. A nivel gubernamental ¿Qué se tiene que hacer para que estos programas de gestión sean eficientes?

El gobierno está presente por medio del programa OEA y es trascendente que la Aduana reciba el apoyo del gobierno pues, como todo organismo gubernamental, necesita recursos. Yo precisamente estoy presente en este evento para tocar este tema, que nosotros como sector privado muchas veces tenemos acceso al ministro de comercio exterior y otros funcionarios que

in logistics, can be and incredible challenge. The U.S. Customs authority tells us that 80% of the contamination occurs during transport which means that no matter how much security a company has within the facility, it does not necessarily get rid of contamination. This is why it is so important to work with its partners, carriers, customs officers, warehouses, etc., in order to protect the supply chain completely. Companies require the participation of all actors in the supply chain through a partnership (which is a benefit of BASC), participate in conferences, workshops, are in constant communication, share best practices, security concepts and support each other.

This occurs at the private level. At government level, what has to be done for these management programs to be efficient?

The government is present throughout this process due to the OEA program and it is very important that Customs authorities receive support from the government because, just like every government agency, it needs resources. I am at this event to raise this issue, that we as a private sector often have access to the foreign trade minister as well as other officials who can provide support to Customs authorities. BASC, as part of the private sector, must therefore to talk with ministers, discuss over

topics based on Customs authorities, facilitation, security, so that Customs authorities have the necessary resources to fulfill their duties. In addition, Customs does not have an easy job, seeing as explaining this process can be tough. This is why BASC is willing to continually provide support to them. As I said, we are already doing this in Honduras, Bolivia and here in Peru. BASC is providing support by giving courses to various authorities and various government organizations. This is a valuable tool that Customs authorities can take advantage of, our willingness to provide support. It takes time, support and patience seeing as the OEA program is not an easy to implement, since it is a government program that involves the private sector; in this context I would ask companies to support, investigate and enter the OEA program as there are many potential benefits.

We've talked about BASC, but about the importance of BASC for companies. Why do they have to be certified?

BASC certification is interesting because on one hand the OEA program provides a framework as to a company's safety and security. They don't perform extensive review on unknown companies that are not within the OEA program. What is the attraction of BASC in this regard? BASC's most attractive feature for a company is that it requires a total commitment to implement a Management System (SGCS) that covers the entire organization, is a major commitment and it provides benefits because that way the company can reduce the risk of being contaminated by implementing these security measures. Companies certified in BASC must be audited at least once a year. It is of the utmost importance that the management area within a company can rest assured knowing that the investment they made in security will be maintained because they will be audited at least once per year. The BASC program requires

pueden apoyar a las aduanas. A BASC, como sector privado nos corresponde, pues tenemos esta oportunidad de conversar con ministros, hablar del tema de la Aduana, de facilitación, de seguridad, para que las aduanas tengan los insumos para realizar un buen trabajo.

Por otro lado, la Aduana tiene un trabajo no fácil de explicar este proceso de seguridad, y para ello BASC está dispuesto a apoyarlos continuamente. Como comenté, esto ya lo estamos haciendo en Honduras, Bolivia y aquí en Perú, BASC está aportando a través del dictado de cursos a diversas autoridades y distintas organizaciones del gobierno. Todo esto es una herramienta de gran valor que la Aduana puede aprovechar, nuestra voluntad de apoyar. Se requiere de tiempo, apoyo y paciencia, pues la OEA no es un programa fácil de implementar ya que es un programa del gobierno que involucra al sector privado. En este marco yo pediría al sector comercio que apoyen, investiguen y entren al programa OEA ya que hay muchos beneficios para ellos.

Hemos hablado sobre BASC, pero no sobre la importancia de BASC para las empresas. ¿Por qué tienen qué certificarse?

Es interesante la certificación BASC, pues por un lado el programa OEA reconoce a sus empresas como seguras y no realizan la revisión al mismo nivel que una empresa que no conocen, que no están en un programa OEA. ¿Cuál es la atracción de BASC en este sentido? La atracción de BASC para una empresa es que requiere un compromiso total, implementar un Sistema de Gestión (SGCS) que cubre toda la organización, es un compromiso muy importante y que proporciona beneficios porque de esa forma la empresa puede reducir el riesgo que pueda ser contaminada implementando estas medidas de seguridad.

Asimismo, las empresas BASC requieren que mínimo una vez al año sean auditadas;

entonces, es importante para la gerencia de una empresa saber que pueden estar tranquilos, saber que toda la inversión que hicieron en seguridad se mantiene porque mínimo una vez al año te van a auditar; además, el programa BASC requiere que una empresa mantenga un equipo, que haga revisiones internas a fin de hacer mejoras, es como un mecanismo, están trabajando todo el tiempo en el campo de seguridad, eso ayuda a la empresa porque se está protegiendo, protegiendo su marca, sus empleados.

La certificación BASC le brinda todo este soporte a la empresa. Los programas OEA tienen beneficios pero lamentablemente por temas de recursos no pueden auditar a las empresas todos los años. Por ejemplo, el programa C-TPAT, que es el programa OEA de los EE. UU., visita a las empresas que ya son certificadas cada 3 ó 4 años, entonces una empresa que está certificada hoy puede ser que por muchas razones no mantenga su seguridad de acá a uno, dos o tres años. En el caso de BASC no es así, pues para mantener la certificación las empresas deben pasar por un proceso de auditoría mínimo una vez al año.

Logros más resaltantes de BASC

Uno de los logros más importantes que ha tenido nuestra organización es la firma del convenio, en mayo de 2012, con la Aduana de los EE. UU., la Aduana más grande del mundo y donde está el OEA más grande, más de 10.000 empresas dentro del programa OEA. Otro gran logro ha sido el poder apoyar a las aduanas por medio de cursos para sus auditores, sus especialistas que están dedicados al programa OEA, también es un logro el seguir siendo reconocidos a nivel internacional como la organización más grande e importante, representado por las 3.000 empresas en este campo de la seguridad en la cadena logística.

Este reconocimiento al trabajo que realiza BASC se ven refle-

a a company to maintain a team, to carry out internal reviews in order to make improvements, working on security all the time that helps the company because it is protecting itself, protecting its brand, its employees. The BASC certification provides all this support to the company. OEA programs have benefits as well but unfortunately, due to resource issues cannot audit companies every year. For example, the C-TPAT program, which is the U.S. version of the OEA program, visits firms that are already certified every 3 or 4 years. This means that a company that is certified today may not have the same kind of safety and security standards every year, or every two or three years. This is not the case for BASC due to the fact that companies must go through an auditing process at least once per year.

Most outstanding achievements of BASC

One of the most important achievements that our organization has made is the signing of the agreement in May 2012 with the U.S. Customs authority, the world's largest customs authority and where the largest OEA program resides. There are more than 10,000 companies within the OEA program. Another major achievement has been to support the Customs authorities by providing courses for auditors, their specialists are dedicated to the OEA program. Another amazing achievement is that we continue being internationally recognized as the largest and most important organization, representing more than 3000 companies in the field of supply chain security. We are internationally recognized due to the agreements we have with both public and private entities, various invitations that we receive, as is the case of this event held by the SUNAT. There is a space of about 3 hours for private business presentations and we have been included as part of the program. The international recognition we have received is also an achievement for us and gives us a great sense of pride.

dados a través de los convenios que poseemos con entidades públicas y privadas, las diversas invitaciones que nos remiten. Por ejemplo, en este evento de la SUNAT hay un espacio de aproximadamente 3 horas para ponencias de empresas privadas y nos han incluido a nosotros como parte del programa. Todo este reconocimiento internacional que hemos recibido es también un logro para nosotros y nos da mucho orgullo.

Retos y desafíos para BASC

El reto más importante para BASC como organización es fortalecernos, tenemos 3.000 empresas certificadas, sin embargo, siempre existen amenazas, situaciones que cambian, y nosotros tenemos que estar atentos a enfrentar estos cambios, como por ejemplo combatir las nuevas metodologías que surgen para contaminar la carga. También tenemos estándares y normas que por lo antes expuesto, deben ajustarse, a veces se presenta una idea de cómo fortalecer un estándar, cómo hacerlo más claro para poder cumplir con él.

Yo diría que para BASC un reto importante es la administración interna de nuestros estándares y normas, y compartir buenas prácticas. Más allá, como organización siempre aspiramos a crecer, no por "crecer" sino porque tenemos un producto muy bueno que queremos compartir con el mundo y para ello ya tenemos los planes de expandirnos a corto plazo a Honduras y Bolivia y, por medio de estas iniciativas vamos a seguir creciendo y también seguir cooperando con las aduanas, pues creemos que es una necesidad, las aduanas necesitan al sector privado y allí estamos nosotros.

Es una meta para nosotros apoyar a la Aduana a nivel internacional. Nosotros somos parte de un Comité del Sector Privado en la Organización Mundial de Aduanas (OMA), con sede en Bruselas. Por medio de este comité, que agrupa a 30 organizaciones, participamos en darle input, consejos e ideas al Secretario General de la OMA.

Por otro lado tenemos convenios de cooperación con casi 20 aduanas, esto requiere que trabajemos aún más cerca BASC - Aduanas para atender necesidades e inquietudes mutuas. Contamos también con un Acuerdo de Seguridad y Facilitación que se firmó en Bali el año pasado, es un acuerdo muy importante donde se comprometen el sector privado y las aduanas a promover no solo la seguridad sino también la facilitación de comercio. Otra meta para BASC es trabajar en ese acuerdo, apoyar en su implementación, al comité de beneficios para nuestras empresas como también para el comercio global y la prosperidad de la economía global.

¿Cómo ve a BASC de acá a cinco años?

Nosotros tenemos un plan estratégico que nos guía y dentro de ese plan nuestra aspiración es fortalecernos como organización y crecer, y siempre, dentro del marco, poder apoyar a las aduanas y otros organismos internacionales. Podemos mencionar aquí los convenios que

Challenges faced by BASC

The most important challenge for BASC as organization was to strengthen ourselves. We have at least 3000 certified companies, however, there are always threats, situations change, and we must be alert to cope with these changes. For example, combat new emerging methodologies that may contaminate loads in one way or another. We also have standards and rules that due to the aforementioned problems must be adjusted. Sometimes, an idea presents itself in regards to strengthening a standard, how to make it clearer so that it becomes easier to comply with it. I would say that a major challenge for BASC is the internal management of our own standards and norms, and share good practices. Furthermore, we are always thinking about growth, only not exactly as "growth"

but more like support for a product that we believe should be shared with the world. This is why we are planning to expand in the short term to Honduras and Bolivia and, through these initiatives, we will continue to grow and cooperate with the Customs authorities, as we believe it is a necessity. Customs authorities need the private sector and that's where we come in. Our goal is to provide support to Customs authority internationally. We are part of the Private Sector's Committee in the World Customs Organization (WCO), based in Brussels. Through this committee, this brings 30 organizations together to participate in giving input, advice and ideas to the Secretary General of the WCO as well as on the other making cooperation agreements with nearly 20 Customs authorities from around the world. This requires us to work even closer with Customs to meet mutual needs and concerns. We also signed a Security and Facilitation Agreement in Bali last year. It is a very important agreement in which the private sector and Customs undertake to not only promote safety and security but also the facilitation of trade. Another of BASC's goals is to work on that agreement, to provide support in its implementation as well as to the benefits committee for our companies and for the global trade and prosperity of the global economy.

How do you see BASC five years from now?

We have a strategic plan that guide us and within that plan is our aspiration to strengthen and grow as an organization, always within the framework of supporting Customs authorities and other international organizations. We can mention how we have agreements with the United Nations, the Container Security Program, we keep in contact and provide ongoing support with AMCHAM, with whom we also have an agreement. We want to strengthen, grow, and maintain relationships with or-

tenemos actualmente con la Naciones Unidas, con el Programa de Seguridad de Contenedores, estamos en contacto y apoyo continuo con la AMCHAM, con quien también mantenemos un convenio.


Con todo esto buscamos fortalecer, crecer, y también mantener las relaciones con organizaciones, las aduanas, con el sector privado y así poder trabajar todos en equipo, porque la prevención en seguridad de la cadena de suministro no solo lo puede hacer una organización, sino es un movimiento internacional que estamos viendo aquí hoy, están aquí los representantes de la OMA, la región, el hemisferio, hasta España, Portugal, todos trabajando en conjunto para proteger la cadena logística y buscando la prosperidad global.

Resumiendo diría que para BASC en los próximos cinco años, estas tres áreas serán clave: fortalecimiento interno, crecimiento y mantener las relaciones con organizaciones a nivel global que participan en la seguridad global.

¿Qué impresión le deja Perú en materia aduanera y si habría algo que mejorar qué sería?

En lo que a aduanas respecta, diría que a nivel internacional la Aduana del Perú es respetada, reconocida como una organización que está trabajando muy duro para proteger al país y manejar sus leyes, sus reglamentos, en este sentido es todo positivo, poseen un gran liderazgo y están participando en programas internacionales. Ya cuentan con el programa OEA y estamos hoy en este evento tan importante con sede en Lima; para mí todo esto es un indicador del compromiso muy especial de la Aduana de Perú y su interés en liderar no solamente en su país sino aportar también con otras Aduanas y seguir también aprendiendo y creciendo.

Diría que el área donde cualquier aduana puede mejorar y hacer algo adicional es dentro de su programa OEA, donde el

Perú ya está en camino. Mi consejo o sugerencia es que continúen trabajando y aprovechen todos los recursos que tienen, en otras aduanas, con la OMA y aquí en Perú también con BASC y con otras organizaciones que también pueden aportar, así como las mismas empresas. Siempre recomiendo y me gusta ver en las aduanas que crean un Comité del sector privado en el tema del OEA, de esta forma pueden recoger los gremios empresas importantes para que le sigan dando información que los ayuden a manejar e implementar el programa. En resumen la Aduana de Perú está haciendo un buen trabajo y hay mucho por hacer y el programa OEA tiene muchos beneficios para el país. 


“... las empresas BASC requieren que mínimo una vez al año sean auditadas; entonces, es importante para la gerencia de una empresa saber que pueden estar tranquilos, saber que toda la inversión que hicieron en seguridad se mantiene porque mínimo una vez al año te van a auditar...”

“...Companies certified in BASC must be audited at least once a year. It is of the utmost importance that the management area within a company can rest assured knowing that the investment they made in security will be maintained because they will be audited at least once per year.”

organizaciones, Customs authorities and the private sector so we can all work as a team, because preventing issues from occurring to the supply chain cannot be done by one organization alone, but as an international movement that we are seeing here today. Representatives from the WCO, the region, the hemisphere, even Spain and Portugal, all working together to protect the supply

chain and seek global prosperity. To summarize, I would say that within BASC's plans for the next five years, these three areas are key: strengthening internal processes, growth and maintaining relationships with global organizations involved in global security.

What kind of impression did Peru give you in regards to Customs and if there is anything that should be improved, what would it be?

As far as Customs is concerned, I would say that Peru's Customs Authority is respected at an international level. It is recognized as an organization that is working hard to protect the country and manage its laws, its regulations. This is all positive as Peru has great leadership and is participating in international programs. They already have the OEA program and are holding this important event in Lima. In my opinion, this is an indicator that Peruvian Customs has a very special commitment and interest in leading not only at home but also to provide support to other Customs authorities from around the world as well as keep learning and growing. I would say the area where any Customs authority can improve and carry out an additional activity is within their OEA program. Peru is already on its way with regards to said program. My advice or suggestion is to continue to work and take advantage of all the resources you have with other Customs authorities, the WCO, here in Peru and also BASC along with other organizations that may also contribute, as well as the companies themselves. I always recommend that a Private Sector Committee be formed with regards to the OEA program. We can collect important business associations in order to provide information and help you manage and implement the program. In summary, Peru's Customs authority is doing a good job and there is much to do, the OEA program has many benefits for the country. 



SOLUTION

Tres organismos mundiales se unen para promover la seguridad de la cadena de suministro global

THREE GLOBAL ORGANIZATIONS JOIN FORCES TO PROMOTE GLOBAL SUPPLY CHAIN SECURITY

La Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Organización Mundial de Aduanas (OMA), comparten actualmente el compromiso de promover conjuntamente la seguridad de la cadena de suministro y temas conexos relacionados a los mandatos de las tres organizaciones mundiales.

The International Maritime Organization (IMO), the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the World Customs Organization (WCO), currently share a commitment to work together to promote supply chain security as well as any issues related to the mandates provided by the three global organizations.

Los secretarios generales de la OMI, Koji Sekimizu; Raymond Benjamin de la OACI y Kunio Mikuriya de la OMA, se reunieron en el mes de julio del año pasado en Londres para discutir la seguridad de la cadena de suministro, hecho que fue considerado como el mayor refuerzo de la colaboración entre las tres organizaciones líderes que representan a nivel mundial los campos de las fronteras y la seguridad marítima, la aviación, y la facilitación del comercio internacional, respectivamente.

Como se sabe, la OACI y la OMI desempeñan sus funciones como agencias especializadas de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), mientras que la OMA es un organismo intergu-

bernamental independiente.

En dicha ocasión el líder de la OMI dijo que un sistema sostenible de transporte marítimo depende de una cadena de suministro eficiente y sin problemas, por lo que es esencial trabajar juntos para “mitigar cualquier amenaza potencial” y un elemento clave para esto es la construcción de alianzas para apoyar la asisten-

The Secretary Generals of the IMO, Koji Sekimizu; Raymond Benjamin of the ICAO and Kunio Mikuriya of the WCO, met in July of last year in London to discuss the supply chain security, a fact which was considered as the further strengthening of cooperation between the three leading or-

ganizations which represent, on a worldwide scale, borders maritime security, aviation, and the facilitation of international trade respectively.

As it's known, the ICAO and IMO perform their duties as specialized agencies of the United Nations Organization (UN), while the WCO is an independent intergovernmental body.


On said occasion, the leader of the IMO said that a sustainable maritime transportation system depends on an efficient supply chain that doesn't present problems, which is why it is essential to work together in order to “mitigate any potential threat.” A key element is the construction of partnerships to support technical assistan-

cia técnica y la cooperación, en particular en los países en desarrollo y en toda zona de alto riesgo con la finalidad de hacer frente las vulnerabilidades de seguridad de la cadena de suministro global y crear oportunidades para mejorar la facilitación del comercio.

Por su parte, el representante de la OACI afirmó su reconocimiento y apoyo a la cooperación efectiva como base para la realización de los objetivos de las tres organizaciones. “Las amenazas en constante evolución que plantea el terrorismo global se deben cumplir con las medidas de seguridad del transporte y de control de fronteras altamente coordinadas con el fin de minimizar los impactos adversos en los flujos internacionales de pasajeros y mercancías”, expresó.

Entre tanto, la cabeza de la OMA destacó que las asociaciones significativas, dinámicas y eficaces a nivel internacional, son fundamentales para afrontar los retos y aprovechar las oportunidades que presenta el comercio del siglo 21, coordinando enfoques y la conectividad entre todas las partes inte-

resadas para garantizar la eficiencia y la facilitación del comercio legítimo, apoyar la competitividad económica y brindar protección a las sociedades.


Tras la reunión, los tres líderes se comprometieron a promover el diálogo a nivel de Estado entre la seguridad del transporte y las autoridades aduaneras a mejorar el intercambio de información, alinear los marcos y los requisitos legales nacionales, así como maximizar las sinergias. Asimismo, acordaron reunirse de nuevo en un entorno trilateral para revisar el progreso en esta nueva iniciativa de cooperación en los ámbitos de la seguridad logística global. 

ce and cooperation, particularly in developing countries and in all high-risk areas in order to address security vulnerabilities in the global supply chain as well as to create opportunities to improve trade facilitation.

The ICAO representative confirmed his recognition and support for effective cooperation as a basis for the realization of the goals set out for all three organizations.

“The ever evolving threats posed by global terrorism must comply with the transport and highly coordinated border control security in order to minimize adverse impacts on the international flow of passengers and goods,” he said.

Meanwhile, the head of the OMA stressed that significant, dynamic and effective international level partnerships are critical in order to meet the challenges and seize the opportunities of 21st century business, coordinating approaches and connectivity between all stakeholders to ensure efficiency and facilitation of legitimate trade, support economic competitiveness and provide protection to companies.

After the meeting, the three leaders pledged to promote dialogue between state-level transportation security and customs authorities in order to improve the exchange of information, align national legal frameworks and requirements as well as maximize synergies. They also agreed to meet again in a trilateral setting to review progress in this new cooperation initiative in global logistics security areas. 



Expertos en el manejo Marítimo, Portuario y Fluvial



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

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



El capítulo BASC Bogotá está acreditado para certificar también en ISO 28000 e ISO 9001

CHAPTER BASC BOGOTÁ IS ACCREDITED ALSO FOR CERTIFIED IN ISO 28000 AND ISO 9001



Según Miguel Velásquez Olea, Director Ejecutivo del Capítulo BASC Bogotá, Colombia, el Sistema de Gestión en Control y Seguridad (SGCS) BASC es una plataforma ideal para implementar otros sistemas de gestión y programas de seguridad. Como prueba de ello nos brinda la experiencia de su representada en este interesante campo.

According Miguel Velasquez Olea, executive director of BASC chapter in Bogotá, Colombia, the Management System in Control and Security (MSCS) BASC is an ideal platform to implement other management systems and security programs. As proof of them he gives us the experience of its represented in this interesting field.

¿Por qué la decisión de ser un ente certificador ISO 28000 e ISO 9001?

Es una realidad que los sistemas de gestión hoy día son un requisito mínimo necesario y factor esencial de competitividad y sostenibilidad. El Sistema de Gestión en Control y Seguridad (SGCS) BASC es una plataforma ideal para la implementación de otros sistemas de gestión y programas de seguridad. En aras de la premisa costo beneficio, los empresarios se ven abocados a destinar innecesariamente importantes costos al mantener los sistemas de gestión de manera individual, incurriendo en duplicidad de costos y re-procesos.

BASC en su objeto social de ser una Asociación Empresarial sin ánimo de lucro, debe generarle permanentemente a sus asociados valor agregado y proyectarle soluciones globales, razón por la cual, integrar los sistemas de gestión teniendo en cuenta que son complementarios y no son excluyentes, resulta ser la estrategia más pragmática,

económica y eficaz.

Al tener sistemas integrados, podrán tener políticas y procedimientos integrados, formar sus auditores internos integrales para que los procesos de auditoría también se hagan de manera integral, evitando re-procesos que generan mayores costos, ineficacia y obstáculos.

Si las empresas optan por manejar de manera eficaz sistemas integrados de gestión, para certificar sus sistemas como lo exige la competitividad, requieren de un ente certificador que

Why the decision to become a certifying body for ISO 28000 and ISO 9001?

It is a fact that management systems today are seen as a necessary minimum requirement as well as an essential factor with regards to competitiveness and sustainability. The BASC SGCS is an ideal platform for the implementation of other management systems and safety programs. In the interests of a cost-benefit

premise, employers are forced to unnecessarily allocate significant costs to maintain management systems individually, incurring in the duplication of costs and having to repeat processes.

BASC's objective is to be a nonprofit business association which must permanently provide potential added value to its partners as well as project global solutions. This is why integrating management systems while considering them to be complementary and not mutually exclusive is the most pragmatic, economic and effective strategy. Integrated systems provide integrated policies and procedures, train internal auditors comprehensively so that audit processes may be carried out comprehensively, avoiding re-processes that generate higher costs, inefficiencies and obstacles.

If companies choose to manage integrated management systems effectively, they will require a certifying agency that also has the capability to fully certify companies in order to certify their systems according to the compe-

también tenga el alcance legal de certificar integralmente.

Dado que los entes certificadores de ISO no pueden certificar BASC por tratarse de una Norma Internacional privada y BASC con el cumplimiento de los requisitos de los Organismos Nacionales de Acreditación sí puede certificar en Normas ISO, entonces es una sabia decisión de la Organización Mundial BASC (WBO) de hacer los esfuerzos y la gestión necesaria para brindar a las empresas ésta eficaz solución BASC-ISO, por lo menos y por ahora, en los sistemas más necesarios para toda empresa, como lo es seguridad y calidad.

¿Cuál ha sido el impacto respecto a la implementación de la ISO 28000?

La Norma ISO 28000 fue creada y emitida una década después de la iniciativa BASC, situación que a la hora en que BASC encuentra la Norma ISO 28000 éste ya ha tenido un camino recorrido que le facilita adoptar los requisitos ISO para integrar los procesos de certificación BASC – ISO 28000, que en esencia tienen alcances muy similares y junto con nuestra experiencia en certificar en el SGCS BASC, el impacto resulta mínimo.

Es un asunto de innovación con trabajo juicioso y dedicado, lleno de coherencia e imparcialidad, manteniendo una posición muy incluyente de nuestros asociados BASC y la participación activa del sector público, organismos y la academia (universidades).

¿Por qué es importante para los capítulos BASC convertirse en un ente certificador ISO 28000?

El SGCS BASC, al igual que los sistemas de gestión ISO, es de adopción voluntaria. Si una empresa que ya está certificada en BASC decide también certi-

“Dado que los entes certificadores de ISO no pueden certificar BASC por tratarse de una Norma Internacional Privada y BASC con el cumplimiento de los requisitos de los Organismos Nacionales de Acreditación sí puede certificar en Normas ISO...”

“Given that certifying bodies that provide ISO certification can't provide BASC certification because it is a Private International Standard while BASC may provide ISO certification...”

tative nature of the market. Given that certifying bodies that provide ISO certification can't provide BASC certification because it is a Private International Standard while BASC may provide ISO certification due to its compliance with the requirements of the National Accreditation Bodies, then it is a wise decision by the BASC Global Organization to make and manage efforts necessary to provide this effective BASC-ISO solution to companies with regards to the most important systems (safety and quality) for any company.

What has been the impact regarding the implementation of ISO 28000?

The ISO 28000 standard was created and issued a decade after the BASC initiative. This is the reason as to why BASC was able to adapt to the ISO 28000 standard, seeing as it has already adopted the ISO requirements to integrate BASC - ISO 28000 certification processes, which essentially have very similar ranges and along with our experience in certifying the Management System in Control

and Security BASC (SGCS), the impact is minimal. It is a matter of judicious innovation and dedicated work, full of consistency and fairness, while maintaining a very inclusive position of our BASC partners as well as the active participation of the public sector, organizations and academia (universities).

Why is it important for BASC chapters to become an ISO 28000 certifying body?

The SGCS BASC as well as the ISO management systems are voluntarily adopted if a company that is already BASC certified also chooses to become certified in the ISO 28000 standard. It will simply leverage acquired Cultural Safety and resources regarding BASC certification in order to achieve an integrated security management system by expanding competitive factors at low cost, thusly providing a positive outlook to the world of international trade pertaining to our global obligation to engage in a proper, unlimited and determined management of local and transnational risks. Nothing is superfluous in what we do in risk prevention, safety is a cross-process, there isn't a single business or personal activity that is not accompanied by the existence of a possible risk and there are risks that do not allow for a second chance.

How has the process been going and at what stage of implementation is the ISO 28000 certification at in the BASC Bogota Chapter?

We are excited and committed to this new process. We are highly motivated by how employers are receiving and supporting this initiative, in turn helping the country grow as well as generate added value to our BASC partners. They are an integral part of our role in BASC. Like any ambitious project, there are various drawbacks and challenges that we have been able

ficarse en la Norma ISO 28000, sencillamente aprovechará la cultura de seguridad adquirida y los recursos destinados en su condición de Certificado BASC, para lograr un sistema de gestión de seguridad integrado, ampliando a bajo costo sus factores de competitividad, dando respuesta positiva al mundo del comercio internacional en nuestra obligación global de comprometernos en una adecuada, ilimitada y decidida gestión de riesgos locales y transnacionales. Nada sobra en lo que hagamos en la prevención de riesgos, la seguridad es un proceso transversal, no hay una sola actividad empresarial o personal que no esté acompañada de la existencia de un posible riesgo y hay riesgos que no permiten una segunda oportunidad.

¿Cómo ha sido el proceso y en qué fase de implementación se encuentra la certificación ISO 28000 en el capítulo BASC Bogotá?

Estamos muy entusiasmados y comprometidos con este nuevo proceso, nos motiva mucho la forma de cómo los empresarios están recibiendo y apoyando esta iniciativa, coadyuvar en la construcción de país y generar plusvalía a nuestros asociados BASC, hacen parte estructural de nuestro rol en BASC. Como todo proyecto ambicioso, se presentan inconvenientes y retos, que en lo recorrido hemos logrado superar, adicionalmente tenemos consciencia que se podrán presentar más y más retos y obstáculos, pero en nuestra cultura de mejoramiento continuo estamos optimistas que lograremos superarlos.

¿De qué forma la implementación del ISO 28000 beneficiará a los asociados?

Aún recuerdo titulares de prensa cuando nació la iniciativa BASC. Un diario mundial tituló: “Los empresarios se están blindando”, pienso que en un mundo en donde cada vez hay más y

nuevos riesgos, profesionalizar y optimizar de manera permanente y sostenida la gestión de riesgos, es el camino.

BASC – ISO 28000 es un sis-

“BASC Bogotá ante ONAC que es el Organismo Nacional de Acreditaciones de Colombia, ya logró su acreditación en ISO 17021 como OEC, Organismo Evaluador de la Conformidad, para certificar a empresas en la Norma ISO 28000. Ya hemos certificado varias empresas en Colombia y hay otras en proceso, todas han adoptado la Certificación Integral BASC - ISO 28000.”

“BASC Bogotá, when faced with the ONAC (the National Agency for Accreditation of Colombia) already achieved ISO 17021 certification as a Conformity Assessment Body CAB to certify companies with ISO 28000. We have already certified several companies in Colombia and there are others that are currently in the aforementioned process. They have all adopted the Comprehensive Certification BASC- ISO 28000.”

to overcome. We are also well aware that many more challenges and obstacles could arise, but in our culture of continuous improvement, we are optimistic that we will succeed in overcoming them.

How will implementing ISO 28000 benefit the partners?

I still remember headlines

from when the BASC initiative was made, a global newspaper entitled: “Entrepreneurs are shielding themselves”, I think that in a world where more and more new risks present themselves, becoming more professional as well as optimizing risk management in a permanent and sustained manner is the correct way to go. BASC - ISO 28000 is a system that provides a “positive” answer to the realm of ever growing risks. After more than a decade has passed since this article was published, a new headline could be considered which states: “Armored entrepreneurs are strengthening their armor” and that it is no different to how entrepreneurs showcase their businesses to the world as a symbol of trust, legality and safety.

What comments have you received from your partners with regards to this new certification?

Ever since entrepreneurs learned about the project, we have received rave reviews, there is no doubt about what this represents as far as goodwill goes for their companies. They are the ones in real life who know the demands of the world market and supply chains while also establishing permanent policies under a cost benefit premises, regarding efficiency, performance and business continuity. What better time for us to attend to all your feedback, understand your needs and assist in establishing a safety culture for the vast majority. It is an admirable commitment. In addition, they have also told us that we are taking too long to implement these initiatives. Truthfully speaking, they are going quite fast which means that we must at least keep up.

How soon do you expect to achieve the ISO 28000 certification?

tema que da una respuesta “plus” al creciente universo de riesgos. Después de más de una década del titular anotado, podría considerarse un nuevo titular de prensa que exprese: “Los empresarios blindados refuerzan su blindaje” y eso no es nada diferente a que los empresarios muestren sus empresas al mundo como símbolo de confianza, legalidad y seguridad.

¿Qué comentarios han recibido de sus asociados con respecto a esta nueva certificación?

Desde que los empresarios conocieron el proyecto, hemos recibido solo muy buenos comentarios, no hay duda sobre lo que esto representa como plusvalía para sus empresas, ellos son quienes en la vida real conocen las exigencias del mundo, el mercado, las cadenas de suministro e igualmente como política permanente deben administrar bajo la premisa costo beneficio, eficacia, resultados y continuidad del negocio.

Entonces, qué mejor para nosotros que atender todos sus comentarios, entender todas sus necesidades y coadyuvar en su cultura de seguridad que en la inmensa mayoría, es admirable su compromiso. Adicionalmente también nos han comentado que nos estamos tardando mucho en poner en marcha éstas iniciativas; la verdad, ellos van rápido y nos toca como mínimo ir al mismo paso.

¿Para cuándo se tiene previsto contar con la certificación ISO 28000?

BASC Bogotá ante ONAC que es el Organismo Nacional de Acreditaciones de Colombia, ya logró su acreditación en ISO 17021 como OEC, Organismo Evaluador de la Conformidad, para certificar a empresas en la Norma ISO 28000. Ya hemos certificado varias empresas en Colombia y hay otras en proceso, todas han adoptado la Certificación Integral BASC – ISO 28000.

Atendiendo que recientemente

SEALERS 5
Fabricantes de
PRECINTOS DE
SEGURIDAD

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

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

ISO 17712
BASC
@peru

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

te con el Dr. Raúl Saldías Haettenschweiler, Presidente del Consejo Directivo de la WBO, tuvimos la oportunidad de analizar, proyectar y ampliar nuestro alcance para certificar también en Calidad Norma ISO 9001, una vez finalizemos la primer auditoría de seguimiento ONAC a BASC Bogotá como OEC en ISO 28000, iniciaremos el proyecto para ampliar legalmente nuestro alcance y certificar empresas también en Calidad ISO 9001, esperamos lograr esta meta antes de mayo del 2015.



BASC Bogotá, when faced with the ONAC (the National Agency for Accreditation of Colombia) already achieved ISO 17021 certification as a Conformity Assessment Body CAB to certify

companies with ISO 28000. We have already certified several companies in Colombia and there are others that are currently in the aforementioned process. They have all adopted the Comprehensive Certification BASC- ISO 28000. Pursuant to recently having the opportunity to analyze, plan and expand our reach to also be able to certify companies in Quality Standard ISO 9001 with Dr. Raul Saldías Haettenschweiler -. Chairman of the Board of the WBO, we will then complete the first ONCA follow-up audit to BASC Bogota as a CAB in ISO 28000, we will begin to legally expand our reach and certify companies in ISO 9001 as well. We hope to achieve this goal by May 2015.



APEC y su política antiterrorista y de comercio seguro

APEC AND ITS COUNTER-TERRORISM AND SECURE TRADE POLICY

El Foro de Cooperación Asia Pacífico establece una política contra el terrorismo y de comercio seguro en concordancia con las medidas de protección vigentes establecidas por las principales organizaciones internacionales en estos campos.

The Asia Pacific Economic Cooperation Forum establishes a counter terrorism and secure trade policy in accordance with existing security measures established by the major international organizations in these fields.

El Foro de Cooperación Asia Pacífico - APEC (Asia Pacific Economic Cooperation), donde el Perú participa desde noviembre del 1997, fue establecido en 1989 para promover la interdependencia entre las economías de esta región y fortalecer sus capacidades de crecimiento y desarrollo.

En total, sus 21 economías asociadas representan casi 2.800 millones de personas (40% de la población mundial) y un Producto Interno Bruto (PIB) de 41 trillones de dólares (2012) equivalente al 57% del PIB del mundo. Asimismo, la zona representa el 47% del comercio mundial valuado en 21 trillones de dólares (2012).

Como organización destinada a promover la liberalización de

la inversión y el comercio, APEC busca un dinamismo económico y la consolidación del sentido de comunidad en la región Asia-Pacífico. En este marco, también reconoce que un entorno seguro para la actividad económica es esencial para fomentar el crecimiento y la prosperidad.

El trabajo de APEC para abordar la lucha contra el terrorismo

The Asia Pacific Economic Cooperation Forum - APEC (Asia Pacific Economic Cooperation), in which Peru participates since November 1997, was established in 1989 to promote the interdependence between the economies of the region and strengthen their capacity for growth and development.

Overall, the 21 partner economies represent nearly 2.8 billion people (40% of the world's population) and a Gross Domestic Product (GDP) of 41 trillion dollars (2012) equivalent to 57% of the world GDP. Also, this area represents 47% of world trade valued at 21 trillion dollars (2012).

As an organization designed to promote the liberalization of investment and trade, APEC strives for a dynamic economy as well as strengthening the sense of community in the Asia-Pacific region. In this context, it also recognizes that a safe environment for economic activity is essential for growth and prosperity to take place.

APEC's work to address the fight against terrorism and secu-

y la seguridad del comercio se dispersa a través de una serie de sub-foros APEC, que incluyen pero no se limitan a temas específicos como terrorismo, transporte, aduanas, telecomunicaciones, e información.

Según el documento "APEC Consolidated Counter-Terrorism and Secure Trade Strategy" (Estrategia consolidada contra terrorismo y comercio seguro de APEC) difundido en noviembre del 2011 con ocasión del encuentro realizado en Hawái, Estados Unidos, APEC se encuentra bien posicionada para promover medidas de seguridad que no afectan innecesariamente el flujo del comercio legítimo.

La visión general

La estrategia de lucha contra el terrorismo y el comercio seguro de APEC busca articular un marco estratégico común a partir del cual las economías compartan sus esfuerzos en áreas como la seguridad en el transporte (marítimo, aéreo y terrestre), la recuperación de la seguridad de la cadena de suministro y comercio, aduanas y seguridad fronteriza, la lucha contra el lavado de dinero y la financiación de la lucha antiterrorista, la seguridad cibernética, y protección de la infraestructura crítica.

En el campo del contraterro-rismo y comercio seguro, el foro considera que los esfuerzos para asegurar el comercio regional requieren una estrecha cooperación entre una amplia gama de organismos gubernamentales, el sector privado y las organizaciones multilaterales. Esto incluye el aseguramiento de las cadenas de suministro a través del trabajo en las vulnerabilidades y los desafíos que enfrentan en la seguridad de la cadena de suministro, desde el origen de las mercancías a su destino final.

Al respecto, APEC compara la importancia del programa Operador Económico Autorizado (OEA) en las economías miembros y el establecimiento de directrices y normas comunes

OEA en la región. En seguridad del transporte propone proteger y mantener la resiliencia de los sistemas de transporte que apoyan el comercio regional, incluyendo el cuidado de infraestructura clave que haga posible una rápida restauración de los principales corredores de transporte después de una interrupción.

En este sentido fomenta la aplicación de las normas de seguridad marítima globales establecidas por la Organización Marítima Internacional (OMI), a través de la creación de capacidades. Para ello, APEC promueve en los países miembros la formación en seguridad marítima; la implementación común de las mejores prácticas en seguridad portuaria; desarrollo de herramientas para mejorar las habilidades para gestionar los sistemas de seguridad marítima mejorando la planificación de la seguridad; y herramientas para ayudar a responder las interrupciones y garantizar la rápida recuperación de infraestructura.

re trade is dispersed through a series of sub-forums, including but not limited to specific issues such as terrorism, transport, customs, telecommunications, and information.

According to the document "APEC Consolidated Counter-Terrorism and Secure Trade Strategy" (strategy consolidated against terrorism and secure trade in APEC) released in November 2011 due to the meeting held in Hawaii, United States, APEC is well positioned to promote security measures that don't unnecessarily affect the flow of legitimate trade.

Overview

APEC's strategy to combat terrorism and secure trade seeks to articulate a common strategic framework within which economies share their efforts in areas such as transport security (sea, air and land), the recovery of supply chain and trade se-

curity, customs and border security, the fight against money laundering and financing the fight against terrorism, cyber security, and critical infrastructure protection.

In the field of counter-terrorism and secure trade, the forum considers that efforts to provide security to regional trade requires close cooperation between a wide range of government agencies, the private sector and multilateral organizations. This includes the assurance of supply chains through work on vulnerabilities and challenges faced in the supply chain security, from the origin of the goods to their final destination.

In this respect, APEC forms an integral part of the Authorized Economic Operator (AEO) program in member economies and the establishment of AEO guidelines and standards in the region. Transportation security aims at protecting and maintaining the resilience of transportation systems that support regional trade, including the care of key infrastructure, which in turn enables a rapid restoration of the primary transportation methods after an interruption.

In this regard it encourages the implementation of global maritime safety standards established by the International Maritime Organization (IMO) by carrying out training session. To this end, APEC member countries promote training in maritime security; the common implementation of best practices in port security; development of tools to enhance the skills to manage maritime safety systems and thusly improving safety planning; and tools to help answer disruptions and ensure rapid infrastructure recovery.

Aviation training initiatives include workshops on the safety of air cargo, canine detection for aviation security and explosives detection as well as challenges that arise when trying to improve air cargo security. The common goal is the centralized exchange of air cargo security,

En aviación las iniciativas de capacitación incluyen talleres sobre la seguridad de la carga aérea, la detección canina de seguridad aérea y detección de explosivos, y los desafíos para mejorar la seguridad de la carga aérea. El objetivo común es el intercambio centralizado de la seguridad de la carga aérea, mejores prácticas y recomendaciones, prácticas consistentes con las normas internacionales recomendadas, y la armonización de las medidas de seguridad de conformidad con las normas internacionalmente basadas en el Convenio de Chicago para aumentar la eficiencia y reducir los costos.

Finanzas e infraestructura

APEC promueve también la protección contra el uso indebido de los sistemas financieros para el uso terrorista y criminal y asegurar las instituciones financieras contra tales amenazas. Sus labores en este tema comprenden talleres sobre la seguridad de los pagos transfronterizos para uso terrorista, impidiendo el uso indebido de las organizaciones sin fines de lucro, y la identificación de las tendencias actuales y emergentes en la financiación del terrorismo.

Asimismo, patrocina talleres de seguridad fronteriza a funcionarios de aduanas para ayudar a detectar, disuadir e interceptar el contrabando de dinero en efectivo a través de fronteras, así como fomenta la capacidad de los funcionarios de aduanas para combatir este delito, incluyendo el examen de los nuevos métodos para el contrabando de dinero en efectivo, tales como el uso de valores y tarjetas de prepago.

Además, para asegurar las infraestructuras trabaja en mejorar la seguridad y resistencia de aquellas críticas en toda la región, incluyendo la identificación de las prioridades de protección de infraestructura y la promoción de las mejores prácticas. Estas actividades cubren una amplia gama de sectores e incluyen trabajos


www.flink.pe

Seguridad • Identificación • Control








CERTIFICADO ISO 17712:2013 H
HIGH SECURITY SEAL

LA NUEVA GENERACIÓN EN PRECINTOS DE SEGURIDAD

Av. El Sauce 145 - Surquillo
Lima - Perú

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

ventas@flink.pe

best practices and recommendations, practices consistent with international standards recommended, and the harmonization of security measures in accordance with international standards based on the Chicago Convention in order to increase efficiency and reduce costs.

Finance and Infrastructure

APEC also promotes protection against the misuse of financial systems for terrorist and criminal use as well as to provide support to financial institutions which work against such threats. Their work in this area includes workshops on the sa-


fety of cross-border payments for terrorist use, preventing the misuse of non-profit organizations, and identifying current and emerging trends in terrorist financing.

It also sponsors workshops on border security to customs officers in order to help detect, deter and intercept money laundering across borders and promotes the ability of customs officials to combat this crime. It includes the examination of new methods to smuggle cash, such as the use of values and prepaid cards.

Furthermore, to ensure infrastructure works on improving the security and resilience of those reviews across the re-


en infraestructura de transporte y los esfuerzos en seguridad cibernética, nueva área de riesgo que en los últimos años está adquiriendo mayor importancia y protagonismo a nivel global.

En general, el foro remarca su decisión de continuar trabajando en el desarrollo de estos temas y otros (como la seguridad de los pasajeros) centrándose en los enfoques de seguridad basados en el análisis de riesgos, estrategia que ofrece resultados

más prometedores para la protección del comercio y los viajes minimizando el impacto sobre el comercio legítimo. 

gion, including the identification of infrastructure protection priorities as well as the promotion of best practices. These activities cover a wide range of sectors and include jobs in transport infrastructure and cyber security efforts, new risk area in recent

years that is gaining importance and prominence globally.

In general, the forum highlights its decision to continue working on the development of these as well as other issues (such as passengers safety) focusing on security approaches based on the corresponding risk analysis, an approach that has been offering more promising results for the protection of trade and travel while minimizing the impact on legitimate trade. 

El Sudeste Asiático

Como se sabe, Brunei Darussalam, Cambodia, Indonesia, Lao PDR, Malasia, Myanmar, Filipinas, Singapur, Tailandia y Vietnam, conforman la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN), zona que comprende APEC.

Merece destacar la creciente importancia del Sudeste Asiático debido a las siguientes tendencias: la crisis económica y financiera global; la modernización militar y la transformación de China, el aumento de participación de los Estados Unidos; el aumento de la compra de armas; la mayor importancia del dominio marítimo; la creciente relevancia de las cuestiones de seguridad transnacional; la persistencia de la seguridad nacional cotidiana; y la evolución de la arquitectura de seguridad regional.

En general, el entorno de seguridad de esta zona se ve determinada por tendencias de la dinámica en Asia y el Pacífico entero.

Southeast Asia

As it is generally known, Brunei Darussalam, Cambodia, Indonesia, Lao PDR, Malaysia, Myanmar, Philippines, Singapore, Thailand and Vietnam make up the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN), which in turn comprises the APEC.

The growing importance of Southeast Asia should be noted due to the following trends: the global economic and financial crisis; military modernization and transformation of China, increased participation of the United States; increasing arms purchases; the greater importance of the maritime domain; the growing importance of transnational security issues; the persistence of national security; and the evolution of regional security architecture.

In general, the security environment of this area is determined by the dynamic trends in Asia as well as the entire Pacific.

CHARLA GRATUITA DE SENSIBILIZACIÓN GREMIOS BASC

09:00 horas
Auditorio 1 - S.N.I.
Ca. Los Laureles 365 San Isidro

Objetivos:

Promover una cultura de prevención de seguridad en las actividades de comercio exterior y tener una mejora continua en relación a los procesos de la organización.

Generar conciencia en las actividades diarias que realiza el personal de la organización.

Dirigido a:

Asociados de los gremios que integran el Consejo Directivo de BASC PERÚ:

Sociedad Nacional de Industrias - S.N.I Sociedad Nacional de Pesquería - SNP	23 de julio
---	-------------

Programa:

09:00 PALABRAS DE BIENVENIDA

09:10 TERCERO CIVIL RESPONSABLE

09:50 ROL DE LA DIRANDRO EN MATERIA DE SEGURIDAD PARA EL COMERCIO EXTERIOR

10:20 OPERADOR ECONÓMICO AUTORIZADO

10:50 OPORTUNIDADES Y AMENAZAS EN EL COMERCIO EXTERIOR; SISTEMA DE GESTIÓN EN CONTROL Y SEGURIDAD DE LA CERTIFICACIÓN BASC

11:30 CLAUSURA

Informes e Inscripciones:

cynthia.flores@basasperu.org / eventos@basasperu.org

612-8300 anexo 2220 - 2225 - 2276

Organiza:



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

NO
ARRIESGUE



LA COMPETITIVIDAD
DE SU EMPRESA

IMPLEMENTE EL
SGCS - BASC

SISTEMA DE GESTIÓN EN CONTROL Y SEGURIDAD BASC



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

www.bascperu.org

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