



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

CAPÍTULO PERÚ

Cargo

# Security

PUBLICACIÓN ESPECIALIZADA EN SEGURIDAD DE LA CADENA DE SUMINISTRO INTERNACIONAL

AÑO VII / 2014 - 18

## Crecimiento y seguridad en el comercio exterior

**GROWTH AND SECURITY  
IN FOREIGN TRADE**

### ENTREVISTAS

- Edwin Núñez del Arco Sánchez, Jefe de Seguridad y Medio Ambiente de Triton Transports S.A.
- Luis Marsano Patrón, Gerente de Seguridad de Logística Integral Callao S.A.
- Rubén Chirinos, Gerente de Salud, Seguridad, Protección y Medio Ambiente de APM Terminals Inland Services S.A.- Callao.

Perú avanza en el desarrollo del Programa OEA (Pág. 3).

Hallazgo de sustancias ilícitas en la empresa: ¿Cómo proceder? (Pág. 6).

El cumplimiento de los estándares de seguridad y de la normativa aérea nacional (Pág. 10).



**25% Dscto.**

Para todos los asociados de BASC y sus familiares directos (padres, conyuges e hijos)

## PROGRAMA DE DESARROLLO GERENCIAL EN SEGURIDAD INTEGRAL PARA EL COMERCIO EXTERIOR

### Beneficios:

- Docentes con amplia experiencia profesional y especialización.
- Duración: 07 meses en frecuencia y horarios ejecutivos.
- Financiamiento Directo sin intereses y/o bancario.
- Diploma de Especialización otorgado por la Escuela de Postgrado de la USIL.
- **PDG convalidable con la Maestría en Ciencias Empresariales.**

### Horario:

Martes y Jueves de 18:30 a 22:00 en instalaciones de la Sociedad Nacional de Industrias (San Isidro)  
1 Sábado al mes de 08:15 a 16:10 en instalaciones de le Escuela de Postgrado USIL (La Molina)

### Malla Curricular:

Módulo I	Módulo II	Módulo III	INTERNACIONAL MISIONAL (*)
Comercio Internacional	Gestión por Procesos	Gestión de la Calidad y Mejora Continua	
Supply Chain Management	Gestión de Riesgos en las Organizaciones	Gestión Empresarial en Medio Ambiente & Responsabilidad Social, y en Seguridad & Salud Ocupacional	
Gestión de Almacenes, Transporte y Distribución	Iniciativas Globales de Seguridad	Seguridad de la Información y Continuidad del Negocio	
Operaciones Aduaneras	Prevención de Lavado de Activos	Proyecto Integrador	

### Informes

Kandy Escobar  
kandy.escobar@bascperu.org  
T. 511-6128300 Anexo 2234  
RPC: 989587783



**ESCUELA DE  
POSTGRADO**  
UNIVERSIDAD  
SAN IGNACIO DE LOYOLA



## Contenido / Content

---



- 2** Editorial. Avance del programa OEA.  
*EDITORIAL. PROGRESS OF THE OEA PROGRAM*



- 3** Perú avanza en el desarrollo del Programa OEA.  
*PERU ADVANCES ON THE DEVELOPMENT OF THE OEA PROGRAM*

- 6** Hallazgo de sustancias ilícitas en la empresa: ¿Cómo proceder? (entrevistas a Edwin Núñez del Arco Sánchez, Jefe de Seguridad y Medio Ambiente de Triton Transports S.A., Luis Marsano Patrón, Gerente de Seguridad de Logística Integral Callao S.A. y Rubén Chirinos, Gerente de Salud, Seguridad, Protección y Medio Ambiente de APM Terminals Inland Services S.A. - Callao)  
*HOW TO PROCEED AGAINST THE DISCOVERY OF ILLEGAL SUBSTANCES IN THE COMPANY?*



- 10** El cumplimiento de los estándares de seguridad y de la normativa aérea nacional. Patricia Siles Álvarez. Socia Principal Estudio Díaz Palao & Siles Abogados.  
*THE COMPLIANCE OF THE SECURITY STANDARDS AND THE NATIONAL AIR LAW*



- 16** El narcotráfico en el Perú crece en desmedro de la seguridad de las exportaciones.  
*SMUGGLING IN PERU GROWS  
DUE TO THE REDUCTION IN EXPORTS SECURITY*

- 20** La Alianza del Pacífico. Nueva integración para el siglo XXI.  
*THE PACIFIC ALLIANCE. NEW INTEGRATION FOR THE XXI CENTURY.*

- 23** Los acuerdos comerciales en perspectiva.  
*THE COMMERCIAL AGREEMENTS IN PERSPECTIVE*

- 28** Situación de la seguridad en la aviación europea.  
*SITUATION OF THE SECURITY ON EUROPEAN AVIATION*

- 31** El apoyo de la agencia estadounidense INL a la lucha contra el narcotráfico y la delincuencia organizada.  
*THE SUPPORT OF THE AMERICAN AGENCY INL  
Fight against smuggling and organized crime*

- 33** El comercio marítimo creció 4,3%. Informe de la UNCTAD.  
*MARITIME COMMERCE GREW ON A 4,3%*

- 36** Atención empresas. Criterios básicos de los evaluadores de un programa OEA.  
*ATTENTION COMPANIES. BASIC CRITERIA OF THE OEA PROGRAM TESTERS*





## Avance del programa OEA

### PROGRESS OF THE OEA PROGRAM

**E**n esta primera edición del año 2014 quiero saludar gratamente a todos nuestros lectores como nuevo presidente de nuestra organización así como manifestar mi cordial saludo a María del Carmen Masías, mi antecesora, y a todo el equipo que la acompañó, por su esfuerzo y dedicación durante los últimos cuatro años al crecimiento y fortalecimiento institucional de BASC PERÚ.

Iniciamos nuestra gestión en un escenario económico nacional que conserva aún, en general, auspiciosos indicadores económicos y comerciales, en medio de ciertas situaciones superables que están ocurriendo a nivel mundial. Estamos seguros de que, con el apoyo de nuestras empresas asociadas y las instituciones que conforman nuestro soporte, podremos seguir avanzando en el objetivo de hacer nuestro comercio exterior cada vez más seguro y eficiente.

Precisamente, estamos apreciando que en este camino avanzamos como país. Me refiero al avance del programa Operador Económico Autorizado (OEA) de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT), a juzgar por el anuncio hecho por esta entidad en enero pasado, de que a diciembre del 2013 ya son diez empresas que han sido certificadas por dicho programa.

No dudamos que el legado construido por nuestra organización en los 16 años de existencia, tenga mucho que ver en la capacidad de las empresas por responder adecuadamente los requerimientos de seguridad exigidos por el programa OEA. La cultura de seguridad y las herramientas internas respectivas que exhiben las empresas, son un logro y una satisfacción que nos enorgullece a todos los peruanos.

**O**n this first edition of the year 2014, I want to greet all our readers as the new President of our organization as well as manifest my cordial greeting to María del Carmen Masías, my predecessor, and to all the equipment that accompanied her, for its effort and dedication during the last four years for the institutional growing and strengthening of BASC PERU.

We begin our management in our national economic scenario that still conserves, in general, auspicious economic and commercial indicators, in the midst of certain surmountable situations that are happening in the entire world. We are sure that, with the supporting of our member companies and the institutions that are part of our support, we can keep going on the purpose of making our external commerce more secure and efficient.

Precisely, we are appreciating that in this road we advance as a country. I mean, the progress of the Authorized Economic Operator (OEA) program of SUNAT, judging for the announcement made by this entity the last January, that until December there are ten companies that have been certified by that program.

We do not doubt that the legacy built by our organization in the 16 years of experience, has a lot to do with the capacity of the companies for answering to the requirements of security requested by the OEA program. The security culture and the respective internal tools exhibited by the companies are a success and a satisfaction that prides all the peruvians.

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.



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

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

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

**Director Tesorero**  
Frio Aéreo Asociación Civil  
Armando Grados Mogrovejo

**Directores Vocales**  
Sociedad Nacional de Pesquería - SNP  
Ricardo Bernal 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 - AAP  
Paúl Jasauí Márquez

Asociación Peruana de Agentes Marítimos - APAM  
Eugenio Beltrán Chávez

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

Asociación de Servicios Aeroportuarios Privados - ASAE  
César Basulto Valdiviezo

Sociedad de Comercio Exterior - COMEX  
Patricia Siles Álvarez

Asociación Marítima del Perú - ASMARPE  
María del Carmen Masías

**Gerente General**  
César Venegas Núñez

Cargo Security® es una publicación trimestral promovida por los gremios que conforman la Alianza Empresarial para un Comercio Seguro (BASC por sus siglas en inglés), asociación civil sin fines de lucro adscrita a la Organización Mundial BASC.

Las opiniones vertidas en los artículos firmados son de exclusiva responsabilidad de sus autores.

Derechos reservados. Se permite la difusión del material contenido en esta revista siempre que se cite la fuente.

REGISTRO DE MARCA: Certificado N° 00153963  
(Resolución N° 010346-2009/DSD-INDECOPI)

## Diez empresas peruanas ya tienen la certificación

TEN PERUVIAN COMPANIES WITH CERTIFICATION

# Perú avanza en el desarrollo del Programa OEA

PERU ADVANCES ON THE DEVELOPMENT OF THE OEA PROGRAM

**E**n octubre del 2012 el Gobierno Peruano presentó oficialmente el Programa del Operador Económico Autorizado (OEA) cuya implementación recae en la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT). Entonces se destacó la importancia de este programa por sus beneficios en la facilitación de las operaciones de comercio exterior. Asimismo, voceros de la SUNAT señalaron que su implementación forma parte de las acciones que la entidad aduanera está realizando para facilitar el comercio exterior y simplificar los trámites del despacho de las mercancías.

Los usuarios, al calificar como una empresa OEA, podrán reducir sus trámites y costos al momento de exportar sus mercancías y que en los dos primeros años de vigencia del mismo se esperaba acreditar a 50 empresas exportadoras que concentrarán alrededor del 75% de las exportaciones.

En la primera etapa del proceso solo podían calificar como OEA, los exportadores, agentes de aduanas y almacenes. Ahora, la SUNAT ha anunciado que el presente año podrán participar también los importadores; posteriormente se ampliará el proceso a los demás sectores de operadores de la cadena logística nacional.

Toda empresa que logre certificar con el programa OEA podrá disfrutar de las facilidades consiguientes en cuanto al control de la carga, agilización y simplificación en los trámites aduaneros de sus productos tanto en el país como en el extranjero gracias a posteriores Acuerdos de Reconocimiento Mutuo (ARM) que la Aduana Peruana haga con sus pares de otros países, pues la empresa OEA peruana podrá contar con el estatus de operador confiable a nivel internacional,

pudiendo incluso tener asignada una persona de contacto en la SUNAT para que puedan recibir orientación personalizada durante el proceso de despacho de su mercancía.

### Empresas certificadas en Perú

Tras el inicio efectivo de este programa en marzo del 2013, en octubre de dicho año la SUNAT anunció haber acreditado a tres (03) empresas como Operadores Económicos Autorizados (OEA), entre ellas una compañía exportadora (Corporación Rey S.A.) y dos agencias de aduana (Interamerican Service C.O. S.A.C. y DOGANA SA Agentes Afianzados de Aduanas). Dos meses antes, Terminal Internacional del Sur S.A. (TISUR), fue la primera empresa certificada como OEA por la SUNAT.

La institución estimaba que para finales del 2013 ya habrían 10 em-

**I**n October 2012, the Peruvian Government presented officially the Authorized Economic Operator Program (OEA by its name in Spanish) which implementation remains on the Superintendent's Office of Tax Administration (SUNAT). Since then, the importance of this program was stood out, due to its benefits on the facilitation of foreign trade operations. Moreover, SUNAT officials said that its implementation is part of the actions that the customs service is performing for facilitating foreign trade and simplify the merchandises dispatch procedures.

The users qualified as OEA Company, would reduce their procedures and costs when exporting its merchandises and that on the first two years of validity was expected to accredit 50 exporting companies that concentrate around 75% of the exports.

In the first stage of the process, only the exporters, customs officials and stores could qualify as OEA. Now SUNAT has announced that in this year importers can participate too; later the process will be open to the other sectors of the national supply chain of operators.

Every company that achieves the certification with OEA program would enjoy the consequent facilities for cargo control, streamline and simplification of customs procedures, in the country and outside, thanks to later Agreements of Mutual recognition (ARM) done by customs with its pairs from other countries since the Peruvian OEA company would have the status of trustable operator internationally, and can have a contact from SUNAT assigned too, for receiving customized orientation during the process of merchandise dispatch.

### Certified companies in Peru

After the effective beginning of this program in March 2013, in October of the said year SUNAT announced the accreditation of three companies as Authorized Economic Operators (OEA), among them an exporter company (Corporación Rey S.A.) and two customs agencies (Interamerican Services C.O. S.A.C. and Dogana SA Agentes Afianzados de Aduanas). Two months before, Terminal Internacional del Sur S.A. (TISUR), was the first company certified as OEA by SUNAT.

The institution estimated that for the end of 2013 there would be 10 companies with the OEA accreditation, purpose which was accomplished, thus there were 10 certified companies, as announce in January 2014. Despite of the four companies mentioned above Eco- Acuicola SAC; Transel Agencia de Aduana S.A.; Carlos Bello S.A.C.; Agencia de Aduana Transoceanic S.A.; Savar Agentes de Aduana SA; and Tecniaduanas S.A.C.



presas acreditadas OEA, objetivo que fue cumplido, pues, según anunció en enero de 2014, el total de empresas certificadas ya sumaban 10. Además de las cuatro (04) empresas citadas anteriormente, también figuran Eco- Acuicola SAC; Transel Agencia de Aduana S.A.; Carlos Bello S.A.C.; Agencia de Aduana Transoceanic S.A.; Savar Agentes de Aduana SA; y Tecniadua S.A.C. Cabe señalar, que de las 10 empresas que cuentan con la acreditación OEA, 09 de ellas mantienen vigente la certificación BASC.

Como se recuerda, la administración aduanera peruana ha señalado también haber identificado a 500 empresas peruanas como “potenciales operadores confiables dada su trayectoria de cumplimiento y ética demostrada en la puesta en marcha de sus operaciones” (coincidentemente cifra similar al número de compañías que cuentan con la certificación BASC).

### Empresas certificadas en el mundo

De acuerdo a la más reciente información oficial de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) disponible, la cual se encuentra en el “Compendium of Authorized Economic Operator Programmes” correspondiente al 2012, documento donde se consigna datos hasta junio de dicho año, en el mundo ya eran 50 países los que contaban con un programa de Operador Económico Autorizado, con distintos grados de cobertura o profundización en la cadena logística, entre los que se encontraban Estados Unidos, Unión Europea, Corea, Japón, China, México Canadá, entre otros.

Según información de la Aduana de Chile, desde el año 2007 algunos de los países participantes han comenzado a estrechar los lazos entre sus programas OEA a través de los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo (ARM), acuerdos que, por un lado, permiten a las aduanas de los países firmantes establecer flujos bilaterales con altos estándares de seguridad y previsibilidad, y por otro, entrega a los operadores OEA beneficios equivalentes que mejoran su competitividad respecto del resto de los actores no participantes del programa.

En América Latina, los países inician su participación en el año 2010 y su aplicación, por ser de implementación incipiente, alcanza a menos eslabones de la cadena de suministro; aunque economías como México, Guatemala, Costa Rica, Argentina, Colombia y Perú ya cuentan con programas en pleno pro-

ceso de implementación.

De acuerdo al compendio 2012 de la OMA habían 24 programas OEA que se encontraban vigentes, contándose, hasta el año 2013, según la Aduana Chilena, en más de 29 mil las empresas acreditadas.

Un aspecto importante es considerar que los programas OEA han comenzado a formar parte integral de la nueva dinámica del comercio internacional al estar incorporándose en el Acuerdo de Facilitación de Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC), texto en el que se crea la figura del Operador Económico Autorizado, que busca que los países faciliten el comercio de aquellos operadores que cumplan con un estándar de seguridad determinado a cambio de medidas y/o procesos facilitadores.

En la actualidad, el programa OEA está pasando a formar parte de los compromisos internacionales que nuestro país (y los países que lo aplican) están firmando en los últimos años mediante acuerdos comerciales, con la finalidad de mejorar la competitividad y seguridad del comercio bilateral con sus socios comerciales.

Un ejemplo reciente es el acuerdo Alianza del Pacífico entre México, Colombia, Perú y Chile, en el que se incluyen dos artículos, uno para apoyar la implementación del OEA y otro para promover los ARM entre las partes firmantes y la “Estrategia Regional para la Implementación y Fortalecimiento del OEA” (COMALEP 2013), en la que las Aduanas Latinoamericanas definen las directrices de cómo promover y ampliar la cobertura de los programas OEA en la región.

are also included. Significantly, of the 10 companies with the OEA accreditation, currently 09 of them maintain BASC certification.

As remembered, the Peruvian customs administration has also stated that they have identified 500 Peruvian companies as “potential trustable operators due to its track record in commitment and ethic shown on the performance of its operations” (coincidentally similar to the number of companies with BASC certification).

### Worldwide certified companies

In accordance to the most recent official information available from OMA, which is on the “Compendium of Authorized Economic Operator Programs” from 2012, where it is consi-

ned data until June of the said year with different grades of coverage or deepening on the supply chain, in the world there were already 50 countries with a program of Authorized Economic Operator, among them United States, European Union, Korea, Japan, China, Mexico and Canada.

As per information from Chile’s Custom, some participant countries have begun to create links among its OEA programs since 2007 through the Mutual Recognition Agreements (ARM). These agreements allow, in one side, customs from signing countries to establish bilateral flows with high security and predictability standards, and on the other, give equal benefits to the OEA operators that improve their competitiveness regarding the other actors who are not participating in the program.

In Latin America, the countries initiate its participation on the year 2010 and its application reaches less links on the supply chain, although economies as Mexico, Guatemala, Costa Rica, Argentina, Colombia and Peru already have programs in process of implementation.

Regarding to the Compendium 2012 from OMA, there were 24 effective OEA Programs, counted since 2013 in more than 29 thousands accredited companies in accordance to Chileans Custom.

An important aspect is to consider that the OEA programs have started to be an integral part of the new dynamic of the international trade being incorporating on the Commerce Facilitation Agreement from OMC, text where the figure of the operations is created from the Authorized Economic Operator, who seeks the countries to facilitate trade of those operators that fulfill a determined security standard in exchange of facilitated measures and/or processes.

Actually, the OEA program is becoming part of the international commitments that in our country (and the countries applying it) are signing commercial agreements on the last year, in order to improve competitiveness and security of bilateral trade with its commercial partners.

A recent example is the Pacific Alliance agreement among Mexico, Colombia, Peru and Chile, where two articles are included, one for supporting the implementation of the OEA and other for promoting the ARM among the signing parties and the “Regional Strategy for the OEA Implementation and Strengthening” (COMALEP 2013), where Latin American customs define the guidelines for promoting and extend the coverage of the OEA programs in the Region.

## Empresas OEA en algunos países

PAÍS	N° EMPRESAS	PAÍS	N° EMPRESAS
Unión Europea	13.412	Malasia	32
Estados Unidos	10.325	Noruega	28
China	2.174	Guatemala	25
Canadá	1.480	Colombia	14
México	583	Israel	12
Japón	482	Zambia	12
Corea	292	Perú	10
Nueva Zelanda	117	Suiza	9
Singapur	86	Argentina	5
Kenia	64	República Dominicana	2
Jordania	37	Costa Rica	1


Fuente: Aduanas Chile

### Estrategia regional

En abril del 2013, durante la XVI Conferencia Regional de Directores Generales de Aduanas de las Américas y el Caribe, celebrada en Panamá, los participantes adoptaron la estrategia regional de Operador Económico Autorizado (OEA) convencidos de que forma parte de una herramienta importante para promover la prosperidad económica de la región y el fortalecimiento de la asociación en el comercio global.

En aquel entonces aprobaron la estrategia regional para implementar y fortalecer los programas de OEA en Latinoamérica con cinco (05) objetivos estratégicos, incluyendo el aumento del número de programas OEA, el fortalecimiento de las alianzas con las empresas y otras agencias del gobierno, y la promoción de las

negociaciones del Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (ARM).


La estrategia se acompañó de un plan de acción de aplicación general, un plan a corto plazo para 2013-2014 y una matriz de indicadores de resultados. El plan de acción se seguirá desarrollando y revisado en la próxima Conferencia Regional a realizarse en abril del presente año en Lima, Perú. 

### Regional Strategy

On April 2013, during the XVI Regional Conference of General Directors from America and Caribbean Customs celebrated in Panama, the participants adopted the Regional Strategy of Authorized Economic Operator (OEA) convinced that it is part of an important tool for promoting economic prosperity in the region and the strengthe-

ning of the association on the global commerce.

In those times, the Regional Strategy for implementing and strengthening the OEA programs in Latin America with five strategic purposes, including the increasing of the number of OEA programs, the strengthening of the alliances with the companies and other government agencies, and the promotion of the negotiations of the Mutual Recognition Agreement.

The Regional Strategy was accompanied by an action plan of general application, a short-term plan for 2013-2014 and a matrix of results indicators. The action plan will continue being developed and reviewing on the next Regional Conference to be performed on April of the present year in Lima, Peru. 

## Conferencia Global del Operador Económico Autorizado de la Organización Mundial de Aduanas (OMA)

La Organización Mundial de Aduanas (OMA) anuncia que del 28 al 30 de abril próximo se realizará en Madrid, España, la segunda edición de "WCO Global AEO Conference" (Conferencia Global del Operador Económico Autorizado de la Organización Mundial de Aduanas), evento que pondrá de relieve el desarrollo de diversos programas que buscan la alianza Aduanas – Sector Privado, pero especialmente el programa de Operador Económico Autorizado (OEA). Para mayor información e inscripciones: [www.2aeogm.com](http://www.2aeogm.com)

### WCO Global OEA Conference

The Customs Worldwide Organization (OMA) announces that from April 28 to 30 the second edition of "WCO Global OEA Conference" will be performed in Madrid, Spain; this event will spotlight the development of different programs that seek the Customs Alliance, Private Sector, but specially the Authorized Economic Operator. For more information and registrations: [www.2aeogm.com](http://www.2aeogm.com)

## Hallazgo de sustancias ilícitas en la empresa: ¿Cómo proceder?

### HOW TO PROCEED AGAINST THE DISCOVERY OF ILLEGAL SUBSTANCES IN THE COMPANY?

<p>Empresa</p> <p>Company</p>	<p>¿Está preparada su empresa para responder?</p> <p>Is your company prepared to respond?</p>	<p>¿Cuál es el procedimiento que de inmediato se activa en la empresa? ¿Cuáles son los pasos básicos iniciales?</p> <p>What procedure is immediately used in the company? Describe the initial basic steps.</p>
<p>Edwin Núñez del Arco Sánchez, Jefe de Seguridad y Medio Ambiente de Triton Transports S.A. / Security and Environment Chief of Triton Transports S.A.</p>	<p>Sí. Mediante un proceso interno establecido conforme la Norma y Estándares BASC V04: 2012.</p> <p>Yes, through an internal process established in accordance to the Regulation and Standards BASC V04: 2012.</p>	<p>Se activa el procedimiento de respuesta a actividades ilícitas. Su aplicación se da en cuatro pasos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1- Hallazgo de mercancía ilícita camuflada.</li> <li>2- Se reporta únicamente al Coordinador BASC de Triton Transports S.A. (Jefe de Seguridad).</li> <li>3- Coordinador BASC reporta al Representante BASC de Triton Transports S.A. (Gerente General).</li> <li>4- Representante BASC comunica a BASC PERÚ y a la DIRANDRO.</li> </ol> <p>The procedure of answer to illegal activities is activated. It follows four steps:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1- Finding of hidden illegal merchandise.</li> <li>2- It is reported just to BASC Coordinator of Triton Transports S.A. (Security Chief).</li> <li>3- The BASC Coordinator informs to BASC Representative of Triton Transports S.A. (General Manger).</li> <li>4- The BASC Representative communicates to BASC PERU and/or DIRANDRO.</li> </ol>
<p>Luis Marsano Patrón, Gerente de Seguridad Logística Integral Callao S.A. / Security Manager of Logistica Integral Callao S.A.</p>	<p>Este caso se puede dar de dos formas, cuando el ilícito vino dentro de un contenedor que llegó sellado y llenado por el cliente y el segundo caso, cuando el contenedor se consolidó en las instalaciones del almacén.</p> <p>En el primer caso no existiría mayor problema, porque el que descubrirá el ilícito es la propia Aduana (único autorizado para abrir un contenedor).</p> <p>El segundo caso es de preocuparse, porque podría tratarse de una conspiración interna. Nuestra empresa está preparada para estos casos ¿De qué forma? Mediante todo un sistema de video con cámaras digitales y archivo de noventa días, fotógrafo exclusivo para toda carga consolidándose en contenedor, registro escrito en cada operación de consolidado en el que figura cada persona que participó en el mismo y que nuestro sistema de control de accesos mantiene desde su primer ingreso a la empresa, control de diferencia de pesos en balanza.</p>	<p>La Brigada de Operaciones Especiales de la Aduana al detectar el ilícito, avisan a la Fiscalía de Control de Drogas de turno y a la DIRANDRO de la Policía Nacional del Perú (PNP), simultáneamente se lo hacen saber al ejecutivo de seguridad de la empresa, en nuestro caso nos preparamos a dar todo el apoyo necesario a las autoridades, aislando el área del entorno del contenedor afectado, disponiendo de mobiliario, balanza electrónica, iluminación artificial, personal de apoyo en carpintería y metálica, cuadrilla y comunicaciones.</p> <p>Asimismo, se inicia el trabajo de elaboración de la trazabilidad del contenedor a ser entregada al final de la inspección, tanto al Ministerio Público - Fiscalía de la Nación como a la Policía Nacional.</p>



Uno de los incidentes que menos desea que ocurra en una empresa es que sus instalaciones sean contaminadas por carga ilícita. En el hipotético caso de que llegara a ocurrir, ¿Cómo reaccionaría la empresa para enfrentar la crisis?

One of the incidents that less you want to happen in a company is that their facilities are contaminated by illicit cargo. In the unlikely event that was to happen, how the company would react to the crisis?

**¿Cómo enfrentarían esta situación de crisis ante la prensa?**

**How would you face this crisis situation before the Press?**

Ningún personal estaría autorizado para dar información sobre el hallazgo, solo lo efectuaría el área legal de la organización durante todo el proceso que dure la investigación.

Any personal would be authorized for giving information about the finding; it only would be done by the legal area of the organization during all the investigation process.

Al producirse el hecho, se dispone el cerrado de todas las puertas externas, para evitar el ingreso de personas ajenas al operativo de inspección.

Simultáneamente el Comité de Crisis de la empresa prepara una sucinta información, que el representante legal de la empresa podría dar a la prensa en caso de insistencia por parte de ellos.

**¿Cómo manejaría la situación ante sus clientes?**

**How would you handle the situation to your clients?**

Si entendemos que dentro de la cadena logística para el comercio exterior nos encontramos en una posición en que estamos absueltos de cualquier responsabilidad en caso se infecte la carga, ya que realizamos servicio de traslado de contenedores mas no estar involucrados en el proceso de llenado de contenedor o estiba, entonces la suposición de un hallazgo de mercancía ilícita estaría afecto a los compartimientos ocultos de un remolcador y/o de semirremolque.

Como medida correctiva se asignaría personal de soporte y como medida preventiva se realizaría una reestructuración del área donde fue el hallazgo a fin de evitar nuevamente un incidente de este tipo y se reforzaría la capacitación.

If we understand that we are on a position where we are acquitted from any responsibility in case of cargo infection within the supply chain for external commerce, due that we transport containers but we are not involved on the filling process of a container or stowage, thereupon the supposition of a finding of illegal merchandise would concern to the hidden compartments of a tug and/or tractor-trailer.

As a corrective measure supporting staff would be assigned; as preventive measure a restructuration of the finding area would be done in order to avoid an incident like this.

Lo más probable es que al día siguiente algunos clientes pidan información al almacén al enterarse por la prensa de lo sucedido.

En ese caso debe procederse con ética, informándoles del hecho, con la veracidad que merece todo cliente.

	<p>This case can occur in two ways, when the illicit came in a container that arrived sealed and filled by the customer, and the second case, when the container was consolidated in the warehouse facilities.</p> <p>In the first case there would be no major problem, because the discovery of illicit is the Customs (only authorized to open a container) itself.</p> <p>The second case is worrying, because it could be an internal conspiracy. Our company is prepared for these cases. How? Through a system of video cameras and digital file ninety days, exclusive photographer for all containerized cargo consolidating, written record of each transaction in the consolidated set each person who participated in it and that our access control maintained since its first entry into the business, control weight difference in scale.</p>	<p>After the Special Operations Brigade Customs detect the illegal, they notify to the Control Drug Office and DIRANDRO, simultaneously make it known to the Executive Security of the company, in our case we are prepared to give all necessary support to the authorities, isolating the container surrounding the affected area, by disposing furniture, electronic scale, artificial lighting, support staff in metal carpentry and communications.</p> <p>Likewise, star the traceability of the container to be delivered at the end inspection, both the prosecution and the police National.</p>
<p>Rubén Chirinos, Gerente de Salud, Seguridad, Protección y Medio Ambiente de APM Terminals Inland Services S.A. - Callao</p>	<p>Nuestros sistemas de control para evitar que nuestras operaciones sean utilizadas para camuflar sustancias ilícitas, siempre están alertas. En APM Terminals Inland Services S.A. (Alconsa Ovalo Cantolao, Callao y Paita) mantenemos y guardamos un tracking estricto de cada una de nuestras actividades. Por lo mencionado, en el caso nos encontremos ante una crisis de esa naturaleza, la empresa se encuentra 100% preparada para reunirse con las autoridades pertinentes y realizar la investigación.</p> <p>For avoiding our operations to be used for hiding illegal substances, our control systems are always alert.</p> <p>In APM Terminals Inland Services S.A. (Alconsa Ovalo Cantolao, Callao y Paita) we maintain and save a strict monitoring of each one of our activities. For that reason, in case we are on a crisis of this nature, the company is 100% prepared for have a meeting with the pertinent authorities and perform the investigation.</p>	<p>En principio todos nuestros colaboradores de la empresa y terceros reciben una inducción en la que se les muestra los pasos detallados a seguir en caso se detecten actividades sospechosas.</p> <p>In principle all our collaborators of the company and third parties receive an introduction showing the steps detailed to follow in case suspicious activities are detected.</p>

When the event occurs, we closed all external doors to prevent the entry of outsiders to the operational inspection. Simultaneously, the company's Crisis Committee prepares a brief information that the legal representative of the company, could give to the press insistence on their part.

Chances are that the next day, some customers ask the information learned in the press about what happened. In that case should proceed ethically, informing them of the fact, the truth that every client deserves.

Para enfrentar a la prensa tenemos sólo un representante en la empresa que es el vocero para cualquier comunicación con medios, la Gestión del Manejo de Crisis en el fondo es un conjunto de actividades que requieren entre otros temas el Entrenamiento de Manejo de Medios, ejercicios y/o simulacros, desarrollo de Planes de Contingencia para los riesgos a los que está expuesta la empresa, etc.

For facing the press we have only a representative in the company who is the spokesman for any communication with media, the Management of Crisis handling is a group of activities that require, among others, the Training of Media Management, exercises and/or simulacrum, development of Contingency Plans for the risks the company is exposed to.

Somos un grupo corporativo y nuestros clientes son una parte importante para nuestros negocios. El manejo de cada caso es particular pero siempre nuestras acciones estarán respondiendo a los valores de nuestra empresa: Cuidado Constante, Humildad, Rectitud, Nuestros Empleados y Nuestros Nombres.

We are a corporative group and our clients are an important part for our businesses. The management of each case is particular but our actions will always be answering to our values company: Constant Care, Humility, straightness, Our employees and our names.



## Inadecuada interpretación de normas genera sobrecostos al sector aéreo peruano

THE INAPPROPRIATE INTERPRETATION OF REGULATION GENERATES OVER COSTS TO THE PERUVIAN AIR SECTOR

## El cumplimiento de los estándares de seguridad y de la normativa aérea nacional

THE COMPLIANCE OF THE SECURITY STANDARDS AND THE NATIONAL AIR LAW



Por: Patricia Siles Álvarez. Directora BASC. Socia Principal Estudio Díaz Palo & Siles Abogados.

By: Patricia Siles Alvarez. BASC Manager. Main Partner of the law firm Diaz Palo & Siles.

**E**scribir de logística aérea necesariamente me lleva a tratar sobre las aerolíneas, y como seguro ya se imaginan, el Servicio de Transporte Aéreo es uno de los sectores más regulados, tanto a nivel nacional como internacional.

El Perú es parte de Acuerdos Multinacionales que estandarizan las principales reglas que aplican a este sector y que garantizan que si usted aborda un avión o lo hace su carga, se le aplicarán exactamente las mismas reglas que operan en Frankfurt, Hong Kong, EE.UU., etc.

La normativa actual exige que, en cualquiera de estas modalidades de transporte (nacio-

nal o internacional), se respeten los procedimientos que aseguren un adecuado nivel de seguridad y protección en lo que se refiere al transporte de mercancías, seguridad de la aviación, mercancías peligrosas y de la seguridad operacional (safety). Todo esto al margen de las regulaciones aduaneras, policiales u otras emitidas por autoridades competentes.

Es así que nuestra legislación específica en materia de seguridad del transporte de carga, tiene como soporte principal al Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional - Montreal 1999, a la Ley de Aeronáutica Civil del Perú y su Reglamento, la Ley General de Aduanas y su Reglamento en lo que corresponda, a la RAP-109 sobre Agentes Acreditados y a la RAP-111 en caso de los Servicios Especializados Aeroportuarios.

**W**riting about air logistic necessarily leads me to write about Airlines, as you can imagine, the Airlift Service is one of the most regulated sectors, national and international.

Peru is part of Multinational Agreements that standardized the main regulations applied to this sector and that ensure that if you get into a plane or make it your cargo, the same regulations that operate in Frankfurt Hong Kong, EE.UU., etc., will be applied.

The current regulation mandates, in any of these transportation modalities (national or international), to respect the procedures that ensure an appropriate security and protection level, in respect of merchandise transportation, aviation security, dangerous merchandise and operational security (safety), apart from Customs, police or other regulations issued by competitive authorities.

In this way, our specific legislation in matters of cargo transportation security, has as main support to the Agreement for the Unification of Some Regulations for International Airlift-Montreal 1999, to the Peruvian Civil Aeronautic Law and its regulation, the General Law of Customs and its regulation as corresponds, to the RAP-109 about Accredited Agents and the RAP-111 in case of Airports Specialized Services.

### The correspondent regulation

For understanding the responsibilities implicit on the air sector, is important to know that all of this starts on the subscription of the Transportation Agreement, issuance of the Air Guide or Air waybill, understood as that agreement celebrated between an expeditor or sender with a transporter, through which the transporter is committed to translate from place to

## La normativa que corresponde

Para entender las responsabilidades que están implícitas en el sector aéreo, es importante conocer que todo ello parte desde la suscripción del Contrato de Transporte, emisión de la Guía Aérea o Carta de Porte Aéreo, entendiéndose éste como aquel contrato celebrado entre un expedidor o remitente con un transportista, mediante el cual el transportista se compromete a trasladar de un lugar a otro, por vía aérea y en aeronave, determinadas mercancías, para su entrega al destinatario o consignatario, previo cumplimiento de las disposiciones de la Ley General de Aduanas y su Reglamento.

La normativa sobre la materia señala además que el transporte aéreo abarca desde la aceptación de la carga en el terminal de carga de origen hasta su entrega al destinatario en el terminal de carga del exportador aéreo o transportista en destino.

## El factor que cambió las reglas

Ahora bien, como todos sabemos, a raíz de los eventos del 11 de setiembre del año 2001, donde terroristas utilizaron aeronaves con pasajeros a bordo como medio de destrucción masiva, el modo de operación del transporte de la carga y de pasajeros cambia en el mundo entero.

Tras nefasto acontecimiento, el Gobierno de EE.UU. tomó serias medidas en el marco de la seguridad nacional, creando varias nuevas agencias, entre ellas el TSA (Transport Security Agency) e implementa nuevas normas en materia de Seguridad Aeronáutica y de Aduanas, las mismas que empiezan a regir en dicho país y en el mundo (porque la mayoría de las exportaciones del resto de países desea ingresar a dicho mercado), a fin de hacer el servicio de transpor-

te aéreo más seguro, pero siempre manteniendo la eficiencia de los procesos de importación y exportación de la carga.

## Objetivo final de Estados Unidos: control al 100%

El 13 de Agosto del 2007, el presidente Bush firma la norma denominada "Implementing the 9/11 Commission Recommendations Act", mediante la cual se dispone establecer plazos para la implementación de un sistema de control para la industria aérea comercial del 100% de la carga en aviones de pasajeros.

Esta norma de inspección señala que, en su etapa final, cada pieza de la carga aérea debe ser revisada antes de subir a un avión de pasajeros. Bajo estas normas exigibles a partir del 3 de Agosto del 2010, las aerolíneas que vuelan a cualquier aeropuerto de los EE.UU. tienen la responsabilidad de asegurar que dicha carga haya sido controlada antes del vuelo. Sobre el particular, puedo confirmar que en el Perú, las empresas aéreas de pasajeros con destino a EE.UU., tanto peruanas como extranjeras, cumplen al 100% con dicha

place, by air and aircraft, determined merchandises to be delivered to the recipient or consignee, previous fulfillment of the provisions of Customs General Law and its Regulation.

Moreover, the regulation about the matter stands that the airlift comprises from the acceptance of the cargo on the origin cargo terminal until its delivery to the recipient on the cargo terminal of the Air Operator or by the Transporter in destination.

## The fact that change rules

Meanwhile, as we all know, due to the events of September 11th, 2001, where terrorists used airplanes with passengers as a tool for massive destruction, the operation mode of the cargo and passen-

gers' transportation changes in the whole world.

After the event, the USA Government take serious measures on the national security framework, creating various new agencies, among them the Transport Security Agency (TSA) and implements new regulations in matters of Aircraft and Customs Security, which came into effect on that country and in the world (because most of the exportations of the other countries wants to enter on that market), in order to make more secure the airlift service, but always keeping the efficiency on importing and exporting of the cargo.

## Final purpose of United States: control on a 100%

On August 13th, 2007, President Bush signs the norm denominated "Implementing the 9/11 Commission Recommendations Act", by which is ordered to establish terms for the implementation of a control system for the commercial area system on a 100% of the cargo on passengers airplanes.

This inspection norm stands that, on its final stage, each piece of the air cargo must be checked before getting into a passengers plane. Since August 3rd, 2010, under these norms, the airlines flying to any airport on the USA have the responsibility of ensure that the cargo have been controlled before the flight. On the matter, I can affirm that in Peru the passenger air companies destiny to USA, Peruvians and foreign, fulfill with that norm on a 100%, it means the scanning of the 100% of the cargo.

It is important to mention that, in relation to pure cargo aircrafts, the USA Government has not established any type of restriction yet, but, if necessary, Peru already has all the infrastructure, equipment and trained staff for performing this North American regulation.

normativa, vale decir el escaneo del 100% de la carga.

Es importante señalar que, con relación a aeronaves cargueras puras, el gobierno de los EE.UU. no ha establecido aún ningún tipo de restricciones, sin embargo, si lo exigiera el Perú cuenta ya con toda la infraestructura, equipos y personal capacitado para cumplir esta regulación norteamericana.

## Europa también busca el control total

Por otro lado, la Unión Europea (UE), con motivo del hallazgo, en octubre del año 2010, de explosivos en una aeronave que iba a ser enviada de Europa a los EE.UU., no se queda atrás en estas mejoras y ha implementado en agosto del 2011 el Sistema ACC3, que, al igual que el sistema estadounidense, busca que los transportistas garanticen que la carga que llegue o salga de cualquiera de los países que conforman la Unión Europea, sea escaneada al 100% o forme parte de una cadena logística segura.

Esta verificación de la actividad "segura" será obligatoria para todas las empresas aéreas que operen desde/hacia la UE a partir del 1ro. de Julio de 2014.

## El valor de BASC

En este escenario, considero, hoy más que nunca, que la certificación de seguridad que brinda BASC se coloca como un elemento clave en estos tiempos, ya que este sistema de gestión en seguridad, no solo optimiza claramente los procesos y reditúa mayor productividad en las empresas que trabajan con esta herramienta, sino que además, como organización mundial y parte de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), brindará todas las garantías del caso al certificar la cadena logística segura.

## Europa seeks for total control too

On the other hand, the Europe Union (EU), after finding explosives on an aircraft that was going to be send from Europe

to USA, in October 2010, is not far behind these improvements and has implemented the System ACC3 in August 2011, that, as on the American system, seeks the transporters to ensure that the cargo that arrives or leaves from any of the countries conforming the European Union, must be scanned on a 100% or be part of a secure supply chain.

This verification of "secure" activity will be mandatory for all the air companies operating from/to the EU since July 1st, 2014.

## BASC value

On this scenario, I consider, today more than ever, that the security certification provide by BASC is an important element on this times, because the security managing system, not only clearly optimizes the processes and carries more productivity on the companies that work with this tool but, as a worldwide organization and part of the Customs Worldwide Organization (OMA), it will provide all the guarantees when the secure supply chain is certified.

## ¿Qué está pasando en el Perú?

### WHAT IS HAPPENING IN PERU?

Mientras tanto, nuestro país a través de las líneas aéreas, terminales de carga, de almacenamiento, agentes de carga, de aduanas, transportistas terrestres, exportadores y todos los que conforman la gran cadena logística del transporte aéreo de carga, siguen invirtiendo y mejorando en todos estos procesos de seguridad de la cadena, de tal modo que nos permita seguir manteniendo nuestras exportaciones en el estándar de seguridad, confiabilidad y calidad que el mundo y las economías que compran nuestros productos exigen.

Ahora bien, nada de esto es fácil, mantener los estándares de calidad demanda mucha inversión y trabajo; asimismo, el desconocimiento casi general de cómo funciona esta industria le viene creando a estas empresas un sinfín de sobrecostos que deberían cesar en el corto plazo, si es que no se quiere terminar matando a la gallina de los huevos de oro.

Meanwhile, our country continues investing and improving in all this security processes of the supply chain through airlines, cargo and storing terminals, cargo and customs agents, terrestrial transports, exporters and all the ones that are part of the big supply chain of cargo airlift, in order to be allowed to keep our exports on the security, trustability and quality that the world and economies that buy our products require.

Now, this is not easy, to maintain the quality standards requires lot of investment and work and the misunderstanding almost general of how does this industry work, is generating unending overrun to this companies that must cease in short-term, if it is not desired to kill the goose that lays the golden eggs.



**Un ejemplo de ello son las interminables multas de Aduanas, SUNAT, INDECOPI, etc., que parecieran un concierto orquestado de parte de nuestro gobierno.**

### **Ejemplos de sobrecostos en Perú**

Mencionaré un pequeño ejemplo, últimamente muy común, que afecta a las líneas aéreas en general: La normativa aeronáutica señala claramente que será el expedidor (no el transportista) el responsable de la exactitud de las indicaciones y declaraciones concernientes a la carga inscritas por él o en su nombre en la carta de porte aéreo, o hechas por él o en su nombre al transportista para que se inscriban en el recibo de carga o para que se incluyan en la constancia conservada (RAP 112).

Sin embargo esta norma, que es recogida de una norma supranacional como es el Convenio de Chicago y Montreal del año 1999, parece no importar mucho a las autoridades aduaneras nacionales, quienes últimamente vienen imponiendo multas (bastantes considerables) a los transportistas en los casos en los que exista diferencia entre la mercancía que contienen los bultos, consignada en documentos como la Factura Comercial y la transmitida en la Guía Aérea que forma parte del Manifiesto de Carga.

La norma señala expresamente que la multa no procede cuando la descripción de la mercancía se haya consignado correctamente en la declaración aduanera; sin embargo, la administración aduanera, en contravención con lo dispuesto por el Principio de Legalidad que contempla la propia Ley General de Aduanas, viene haciendo una interpretación extensiva de las disposiciones sobre la materia, sustentando la infracción y multas en que la oportunidad de numeración de la declaración aduanera es anterior a la transmisión del manifiesto de carga; "oportunidad" esta que no se encuentra establecida o regulada en dispositivo alguno y que, lejos de tener base legal se sustenta en el "dicho" de la administración; lo que hace manifiesto por un lado, que el fundamento para aplicar las multas es simple y lamentablemente el de recaudar a favor del fisco; y por otro la falta de conocimiento de nuestros funcionarios públicos de los convenios citados.

**Examples are the endless fines from Customs, SUNAT, INDECOPI, etc., similar to an orchestrated concert from our Government.**

### **Over run examples in Peru**

I will mention a little example, very common, that affects in general to airlines: The aeronautic regulation stands that the expeditor (not the transporter) will be the responsible of the accuracy of the indications and declarations regarding to the cargo subscribed by him or on its behalf on the airway bill, or done by him or on its behalf to the transporter to be registered on the cargo receipt or for including them on the conserved constancy (RAP 112).

However, this regulation, that is taken form a supranational regulation as Chicago and Montreal agreement from 1999, seems not to be too important for the national customs authorities, who are imposing fines (quite substantial) to transporters in case there is difference among merchandise in the lumps, approved in documents as Commercial Bill and in the Air Guide that is part of the cargo manifest.

The regulation expressly stands that the fine does not proceed when the description of the merchandise have been approved on the custom declaration; however, the customs administration, in contravention of what is provided by the rule of law contemplate by the Customs General Law, is performing an extensive interpretation of the provisions about the matter, supporting the penalty and fines on which the opportunity of declaration numbering is previous to the transmission of the cargo manifest. This "opportunity" is not established or regulated on any dispositive and that, instead of having legal basis is supported on the ""expression" of the administration; which manifests on the one hand that the foundation for applying the fines is simple and unfortunately to collect in favor of material; and on the other hand the lack of knowledge of our public officials of the agreements mentioned.

Todo esto en la práctica resulta igualmente en sobrecostos adicionales a los transportistas, quienes se ven obligados ya sea a pagar las multas con descuento sin impugnarlas o pagarlas sin descuento impugnándolas administrativamente sin éxito, para luego continuar discutiéndolas en la vía judicial con el perjuicio en términos económicos y de tiempo que esto conlleva.

### Interpretación normativa inadecuada

INDECOPI y la forma sui-generis en que viene interpretando la idoneidad de los servicios es otro ejemplo digno de destacar. Es el caso que, en los últimos años, las aerolíneas vienen siendo objeto de investigaciones “de oficio” por parte de esta entidad, el que, sin que medie denuncia ni afectación de ningún consumidor, fiscaliza el cumplimiento de la normativa aeronáutica por parte de las empresas aéreas.

Lo preocupante del caso es que, dado que dicha entidad no cuenta con personal capacitado ni en la normativa sectorial ni los aspectos técnicos de la operación, las Resoluciones que emiten:

- (i) En muchos casos contravienen las normas y tratados internacionales de obligatorio cumplimiento,
- (ii) Sancionan conductas que por seguridad las aerolíneas están obligadas a observar,
- (iii) Imponen medidas correctivas que son materialmente imposibles de implementar o que entorpecen o encarecen significativamente las operaciones.

Claro ejemplo de ello son las sanciones impuestas a los transportistas aéreos por demoras o cancelaciones por factores meteorológicos. En estos casos se pone en duda la lectura que transmite CORPAC S.A. a través del Informe meteorológico (METAR), solicitando otros medios probatorios, que no existen.

En otros casos, se cuestiona incluso la decisión del piloto si decide no aterrizar por no poder hacer contacto visual, sancionándose igualmente (¿?).

En fin, estos dos simples ejemplos que seguramente se repiten a diario con el resto de entidades de la cadena logística, puedan servir para ilustrar mejor a nuestras actuales autoridades del camino que llevan y escuchen el clamor general que les exige sean antes que, sin perder de vista su rol de control, sirvan como facilitadores del comercio en general y no sigan desincentivando a los empresarios del país.

Son los índices de carga aérea en un país los que permiten analizar ratios de productividad y crecimiento económico y, contar con servicios de transporte aéreo en general y de carga en particular, permiten el desarrollo de los pueblos y comunidades del mundo. Desincentivar esta industria es prácticamente dispararnos a los pies.

In the practice, all this generates additional overrun for transporters too, who are obliged to pay the penalties with discount and without appeal or pay them without discount appealing them administratively with not success, and then continue discussing them in courts with the prejudice on economic terms and the time it takes.

### Adequate interpretation of the regulation

INDECOPI and the sui-generis form in which the services suitability are being interpreted is another important example to mention. Is the case that, on the last years, airlines have been subject of research “by virtue” to this entity, which, without allegation or affectation of any buyer, inspects the fulfilling of the aircraft regulation by air companies.

Worryingly, due that the entity mentioned does not have trained staff neither on the sectorial regulation nor the technical aspects of the operation, the Resolutions they issue:

- (i) In many cases contravene the regulations and international agreements of mandatory fulfillment,
- (ii) Punish conducts that, for security the Airlines must observe,
- (iii) Impose corrective measures that are materially impossible to implement or that obstruct or raise the price of the operations.

Clear examples are the sanctions imposed to air transporters due to delays or cancelations due to meteorological factors. On these cases, the lecture transmitted by CORPAC through the Meteorological Report (METAR) is questioned, requesting other proves that does not exist.

In other cases, the decision of the pilot for not landing because he cannot make visual contact is questioned and punished too (¿?)

So, these two simple examples that are surely repeated diary with the other entities of the supply chain can be used for a better illustration for our current authorities the way they are leading and hear to the general clamor that requests them to be facilitators of general commerce, without losing sight its control role.

Only the air cargo index from a country allow analyzing productivity ratios and economic growth, and having cargo and general airlift services, and allow the development of the people and community of the world. Not enhancing this industry is practically shooting to our feet.

## Cifras del sector aéreo peruano


### FIGURES OF PERUVIAN AIR SECTOR

- Por la actual red de transporte aéreo peruano se traslada anualmente más de 10 millones de pasajeros y 265 mil toneladas de carga aérea hacia, desde y dentro del Perú. Uno podría decir que es bastante, pero países como España, Italia, Brasil e incluso los Emiratos Árabes Unidos, un país del tamaño de Madre de Dios, tienen promedios de 60 millones de pasajeros anuales por sus aeropuertos.

- Salen anualmente del Perú más de 26 mil vuelos internacionales regulares con destino a 39 aeropuertos en 19 países, casi todos de Latinoamérica. Se vuela a 5 puntos en EE.UU., 3 a Europa y no existen vuelos directos a Asia, África o Medio Este.

- A nivel nacional, más de 74.800 vuelos ponen a disposición de los pasajeros más de 7,8 millones de asientos al año y 350.000 ton., con destino a 21 aeropuertos. Sin embargo, no son suficientes aún para interconectar todas nuestras principales ciudades y deberíamos trabajar en mayor conectividad interregional, puesto que éstas contribuyen al buen comportamiento de la economía en general y a incrementar los niveles de productividad global.

Es un axioma mundial que una mejor conectividad permite que las empresas establecidas en un país, tengan mayor acceso a los mercados nacionales y extranjeros, fomentando las exportaciones y al mismo tiempo incrementando la competencia y la posibilidad de elegir en el mercado interno entre diversos agentes, fortaleciendo así la cadena logística aérea y el beneficio económico más importante que proporciona el transporte aéreo es el valor generado para sus consumidores, vale decir pasajeros y embarcadores.


Pero esto no podrá darse sin que este sector cuente con los beneficios de la facilitación que el comercio exige en estos tiempos, la reducción de los costos colaterales, el incremento de mayores servicios, y la reducción de la complejidad de los procedimientos burocráticos y las barreras al comercio. 

- Through the current Peruvian air transportation network it is translated more than 10 million passengers and 265 tons of air cargo annually to, from and within Peru. We can say it is too much, but Spain, Italy, Brazil and even the United Arab Emirates, a country of the size of Madre de Dios, have rates of 60 million passengers by its airports, annually.

- Annually, more than 26.000 regular international flights set off from Peru to 39 airports in 19 countries. Almost all from Latin America. The flight is of 5 points in USA, 3 to Europe and there are no direct flights to Asia, Africa or Middle East.

- Nationally, more than 74.800 flights provide the passengers with more than 7, 8 million seats per year and 350.000 ton, to 21 airports. However, they are not enough even for interconnecting all our main cities and we must work in more interregional connectivity, because they contribute to the good behavior of the economy in general and increments the global productivity levels.

Is a worldwide axiom that a better connectivity allows the companies established on a country to have more Access to national and foreign markets, encouraging the exports and at the same time incrementing the competence and possibility of selecting among different agents on the internal market, strengthening thus the air supply chain and the more important economic benefit provide by airlift is the value generated for its consumers, it means passengers and shippers.

But this would not be done if the sector does not have the benefits of the facilitation that commerce mandates, the reduction of collateral costs, increasing of higher services and reduction of the complexity of bureaucratic procedures and the trade barriers. 

La autora ha utilizado las siguientes fuentes:

- Convenio de Montreal 1999
- Ley de Aeronáutica Civil del Perú 27661 y su Reglamento
- Anexo 9 y 17 Chicago
- Documento OACI 9626 y 8973
- OXFORD ECONOMICS "Beneficios económicos del transporte aéreo en el Perú"

The author has used the following sources:

- Montreal Agreement 1999
- Peruvian Civil Aeronautic Law 27661 and its Regulation
- Annexure 9 and 17 Chicago
- Document OACI 9626 and 8973
- OXFORD ECONOMICS "Economic benefits of airlift in Peru".





## El narcotráfico en el Perú crece

SMUGGLING IN PERU GROWS

## En desmedro de la seguridad de las exportaciones

DUE TO THE REDUCTION IN EXPORTS SECURITY

El comercio de drogas ilícitas es uno de los grandes males sociales, y en este campo nuestro país, lamentablemente, ostentaría un “liderazgo mundial” en la producción de materia prima para la cocaína cuya base es la hoja de coca.

Smuggling is one of the bigger social ills, and in this field of our country; unfortunately, there is a “worldwide leadership” on the production of raw material for cocaine which base is coca leaves.

**E**ste “progreso” nacional en una industria nefasta para la salud mundial, ya es conocido desde hace varios años atrás. Las autoridades han incrementado sus esfuerzos para cambiar la situación y; de hecho, presentan logros y avances positivos, pero finalmente pareciera que la delincuencia organizada tiene la delantera según los reportes internacionales.

Uno de los más importantes documentos en este campo es el documento “Informe Mundial sobre las Drogas” que publica anualmente la Organización de las Naciones Unidas (ONU), el cual, en su edición para el año 2013 ha señalado que el Perú se ha convertido en el primer productor mundial de cocaína.

El informe fue rebatido por el Gobierno Peruano aduciendo diferencias en sus metodologías, pero, lamentablemente, la realidad apunta a la existencia de una efervescente actividad del tráfico de drogas en territorio peruano.

Al respecto, en enero del presente año, el diario español “El País” publicó informes sobre este tema basado en un trabajo periodístico realizado en el corazón del VRAEM (Valle de los Ríos Apurímac, Ene y Mantaro). El reporte

refiere que esta zona en particular ha sido señalada por la Organización de las Naciones Unidas como el lugar del mundo con la mayor concentración de cultivos de hoja de coca, producción de pasta básica de cocaína y clorhidrato de cocaína.

“Si la producción mundial de cocaína se estima en unas 1.100 toneladas, casi 200 toneladas saldrían de las 20 mil hectáreas que se cultivan en el valle” -cita el informe-, añadiendo que el documento de la ONU cataloga al Perú en el 2013 como el mayor productor, igualando e incluso supe-

**T**his national “progress” on a baneful industry for mental health, is already known since long years ago. The authorities have incrementated its efforts for changing the situation and; in fact, they present positive achievements and progress, but finally it seems like organized crime is more advanced in accordance to international reports.

One of the most important documents on this field is the “Global report about drugs” annually published by the United Nations (UN), which, on its edition for year 2013

has stood that Peru has become the first worldwide cocaine producer.

The report was refuted by Peruvian Government, adducing differences on its methodologies, but, unhappily, the reality points to the existence of a sizzling activity of smuggling on Peruvian territory.

Thereon, in January of the current year, the Spanish newspaper “El País”, published reports about this subject based on a journalistic work performed on the center of VRAEM (Valley of Apurímac, Ene and Mantaro Rivers). The report refers that this zone has been indicated by UN as the place in the world with more concentration of coca leaves cultivation, production of cocaine paste and cocaine hydrochloride.

“If worldwide production is estimated in 1.100 tons, almost 200 arise from the 20.000 hectares that are cultivated in the valley” cites the report, adding that the document from ONU positions Peru on the 2013 as the largest producer, equalling and almost exceeding Colombia in hydrochloride for first time. The reason, in accordance to the experts, is the eradication and the pressure of Colombian authorities

rando en clorhidrato de cocaína por primera vez a Colombia. La razón, según esos expertos, es la erradicación y la presión de las autoridades colombianas sobre el narcotráfico, los que han empujado los cultivos y el tráfico de drogas hacia Perú.

Asimismo, el reporte periodístico afirma, dejando entrever que es una razón para el crecimiento de esta industria en dicha zona, que la variedad de hoja de coca omnipresente es la "pluma de loro" el cual contiene la mayor proporción de alcaloide, lo que lleva a que "con solo la tercera parte de extensión de cultivos de todo el país, el VRAEM concentre más de la mitad de la producción de cocaína". Afirma también que allá nunca se ha erradicado ni una sola planta de coca.

Al respecto, en enero del presente año, el diario español "El País" indica que La Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Drogas (DEVIDA) anunció para este año, iniciar con la erradicación de plantaciones de coca en el VRAEM.

A través del reportaje, el diario español revela la situación "in situ" del inicio de la cadena de producción del narcotráfico en el VRAEM (DEVIDA calcula que habrían unas 60 mil personas y 12 mil familias involucradas), desde los productores y vendedores de la hoja de coca; los poceros que maceran la coca y producen la pasta básica; los transportistas a pie y motorizados, etc.

La materia prima sale de la zona de todas las formas posibles hacia los grandes mercados del primer mundo, incluyendo la reaparición de los narcovuelos, pequeñas avionetas capaces de aterrizar en pistas clandestinas "que no son difíciles de encontrar" a lo largo de todo el valle. "Los campesinos de la zona informan al diario "El País Semanal" cómo entre las 05:00 y 08:00 horas aterrizan y despegan cargados entre cuatro (04) y cinco (05) vuelos diarios. El destino de esos viajes es Bolivia", -se lee en el informe-

*"¿Por qué viaja la droga hacia el sur cuando los grandes mercados están en Europa y en Estados Unidos? ¿Por qué lo hace en forma de pasta base y no como clorhidrato ya refinado? Los narcotraficantes en el Perú habrían encontrado acomodo dentro de las redes internacionales del narcotráfico como proveedor de materia prima y, puntualmente, de clorhidrato cuando la demanda así lo exige. Esa*

*demanda rápida se atiende con mulas humanas que se meten hasta un kilo de droga en el estómago para intentar "coronar" en Europa. (...) Pero el principal negocio es la pasta base. El dinero está en el traslado de la droga al primer mundo, controlado cada vez más por cárteles no productores como los mexicanos, o por cárteles colombianos con más dificultades que antaño para producir pasta base. En ese contexto, las familias que dirigen el narcotráfico en Perú resultan ser "socios fieles y poco ambiciosos", que no sienten la necesidad de pelear ni con colombianos ni con mexicanos por el control. 'Mueven alrededor de 1.600 millones de dólares', apunta el ex-Zar antidrogas Soberón" -revela el informe del diario español-*

"Exportar pasta base y no clorhidrato es más barato. La pasta abunda, y los laboratorios para procesarla, no tanto. Además, la diferencia de precio entre uno y otro apenas justifica esforzarse en la transformación. Tampoco es una cuestión de volumen. Con dos kilos de pasta base se puede elaborar uno de cocaína pura. La pasta es, además, mucho más versátil. Cuando llega a los laboratorios bolivianos, puede convertirse no solo en clorhidrato para los mercados euro-

over smuggling, which has impulse the crops and traffic to Peru.

Furthermore, the journalistic report affirms, reflecting that is a reason for the growth of that industry on that zone, that the variety omnipresent of coca leave is the "pluma de loro" which has higher alkaloid proportion, which makes that "with only the third part of crops extension in all the country, VRAEM concentrates more than the half part of cocaine production". It affirms too that, any coca plant has been eradicated there. "El País" indicates that The National Commission for Development and Life without Drugs (DEVIDA) announced this year the beginning of eradication in VRAEM.

Through the reportage, the Spanish journal reveals the situation in situ of the start of smuggling production chain in VRAEM (DEVIDA calculates there are around 60.000 people and 12.000 involved family), from producers and sellers of coca leave and the well drillers that macerates coca and produ-

ces basic paste, walk and motorized transporters.

The raw material is obtained from the zone in all possible ways through the big markets of the first world, including the reappearance of the "narcovuelos", small planes capable of landing on clandestine runways "not difficult to find" through all the valley. "The farmers of the zone inform the journal "El País" how between five and eight in the morning, they land and then take off with cargo, between four and five flights daily. The destiny of those flights is Bolivia" is read on the report.

"Why do drugs fly to the south when big markets are in Europe and United States? Why is done as base paste and not as refined hydrochloride? Peru has accommodated within the international smuggling networks as raw material supplier and, punctually, of hydrochloride when it is demanded. That rapid demand is attended with human mules that can it even on kilo of drugs to try to get into Europe (...). But the main business is base paste. The money is on the translation of the drug to the first world, which is more and more controlled by the non-producer cartels as Mexicans or by Colombian cartels with more difficulties than before for producing base paste. In this context, the families that lead smuggling in Peru result to be loyal members and unambitious those do not have the necessity to fight with Colombians or Mexicans for control. 'They move like 1.600 million dollars', says the ex-anti-drugs zar Soberón" reveals the report of the Spanish journal.

"Exporting the base paste and not hydrochloride is cheaper. There is a lot of paste, but not too much labs for its production. Moreover, the prize difference among one and other hardly justifies the effort for transformation. It is not about the volume. With two kilos of base paste, one kilo of pure cocaine can be produced. Paste is, also, more versatile. When it reaches the Bolivian labs, it can become not only a hydrochloride for European markets (60% of drug that reaches the Old Continent is Peruvian) but also in crack to Brazilian market, the second in the world in cocaine substances. Even the rest of the paste coaction is used, it will become a "paco" for

## El narcotráfico por vía marítima

La vía marítima es, de hecho, el medio más utilizado por el narcotráfico, por lo cual el tráfico por esta vía constituye un problema para las autoridades. Según el “Informe Mundial sobre las Drogas 2013” de la ONU, África oriental y occidental están adquiriendo mayor prominencia en lo que se refiere a las rutas marítimas para el narcotráfico mundial. Según el documento, en general, los traficantes buscan permanentemente nuevas rutas para complementar las antiguas.

En relación a Latinoamérica, las incautaciones de cocaína en Colombia indican que la ruta del Atlántico puede estar adquiriendo mayor importancia en comparación con la del Pacífico en el tráfico por vía marítima; los lazos lingüísticos parecen desempeñar un papel en el tráfico de cocaína de América del Sur a Europa por el Brasil, Portugal y los países de habla portuguesa de África. Al parecer, el mercado de cocaína se está expandiendo hacia las economías emergentes de Asia.

## Maritime Smuggling

Waterway is in fact, the most used way by smuggling, so the traffic by this way constitutes a problem for authorities. In accordance to the “Worldwide Report about Drugs 2013” from ONU, Eastern and Occidental Africa are acquiring more prominence regarding to the waterways for worldwide smuggling. Regarding the document, dealers generally seek for new ways for complementing the ancient ones.

In relation to Latin America, the confiscation of cocaine in Colombia indicate that the Atlantic way can be acquiring more importance in comparison to the Pacific way on the waterway traffic; the linguistic links seems to perform a role on the traffic of cocaine from South America to Europe through Brazil, Portugal and Portuguese speaker countries from Africa. It seems that, the cocaine market is spreading to emerging economies in Asia.

peos (el 60% de la droga que llega al viejo continente sería peruana), sino también en crack con destino al mercado brasileño, segundo del mundo en sustancias cocaínicas. Se aprovecha hasta el residuo de la cocción de la pasta, que acabará convertido en paco, para los suburbios de Buenos Aires, o en bazuco, en otras ciudades latinoamericanas.”, -detalla “El País”-.

## La corrupción aliada

El reporte apunta que en Bolivia, los narcos se aprovechan de un descontrol aún mayor que el peruano y, para dar una mejor idea de la

the suburbs of Buenos Aires, or in “bazuco” in other Latin American cities”, details “El País”.

## Allied corruption


The report indicates that in Bolivia, the drug dealers take advantage of a decontrol even greater than in Peru and, for giving a better idea of the situation, they cited the testimony of an ex anonym drug dealer interviewed: “The other day a friend



situación, citan el testimonio de un anónimo ex narco entrevistado: “El otro día me llamó un amigo que está en el negocio. La policía lo detuvo en Bolivia, pero soltó 100 mil dólares y en 10 minutos estaba en la calle. A mí, cuando me dedicaba a esto y me detuvieron en Perú hace unos años, me costó 300 mil y un día entero en salir”. Según el diario, el ex narco movía millones de dólares en cocaína hasta que su socio colombiano lo engañó entregando como pago una maleta que tenía solo una capa de billetes y el resto eran recortes de periódicos, perdiendo todo ese día y pensando que lo iban a matar, lo cual no ocurrió.

“Esto no es México, aquí no se mata por gusto. El narco en Perú está bien organizado, es la misma comunidad la que te pide cuentas cuando tratas de engañar a alguien. El otro día mataron a un amigo mío. Fueron cuatro tipos que quisieron robarle la mercancía. A uno ya lo han matado, a los otros tres los tiene la policía, pero los van a hacer


desaparecer. Si alguien la hace, la paga”, dijo el entrevistado ex narco según el reporte.

El autor del reporte expresa al respecto: “la imagen que transmite este antiguo narco puede resultar optimista, pero lo cierto es que cuando uno se acerca al VRAEM no siente ese nivel de violencia que se le puede suponer a la “capital mundial de la cocaína”. Es mucho más sutil, más soterrado.” 

that is on the business called me. The police arrested him in Bolivia, but he paid 100.000 dollars and in 10 minutes they were outside. Some years ago, when I was on this business, I was arrested in Peru; I had to pay 300.000 and a whole day to get out”. In accordance to the journal, the ex-dealer moved millions of dollars in cocaine until his Colombian partner cheated on him, giving him a suitcase as a payment, which had only a layer of bills and the

rest were journal cuttings, he lost everything that day and thought was going to be killed.

“This is not Mexico; here we do not kill without a reason. The dealer in Peru is well organized, is the same community who asks for explanations when you try to cheat someone. The other day they killed one friend of mine. They were four men that wanted to stole its merchandise. One has already been killed, the other three are with the police, but they will kill them. If someone plays, will pay”, said the ex-dealer interviewed.

The author of the report says: “the image transmitted by this ancient dealer can result optimist, but the truth is that when you get close to VRAEM, you do not feel that violence level that can be entailed to the ‘cocaine worldwide capital’. It is more subtle, more hidden” 



## 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





## La Alianza del Pacífico

PACIFIC ALLIANCE

# Nueva integración para el siglo XXI

NEW INTEGRATION FOR XXI CENTURY

**L**a Alianza del Pacífico es la novísima iniciativa de integración regional conformada por Chile, Colombia, México y Perú, cuyo nacimiento ocurrió el 28 de abril del 2011. Este tipo de emprendimiento multinacional no es novedad en la historia económica en la región latinoamericana. Los proyectos de integración habidos hasta ahora, no han alcanzado un determinante protagonismo internacional que les diera un peso específico en la economía global. ¿Cuál será su suerte?

En este caso esta iniciativa se da en una situación en que los cuatro (04) países cuentan con un prestigio muy destacado en el ámbito internacional del libre mercado, a diferencia de anteriores experiencias cuando se agrupaban países con economías semejantes no alineadas de forma decidida con dicha política.

En buena cuenta, antes, los protagonistas de proyectos de integración (en nuestra región) compartían una política de desarrollo hacia adentro, mientras que ahora comparten una política de desarrollo hacia afuera, a tono con la actual política de desarro-

llo prevaleciente en casi todo el mundo. Esta diferencia sustancial podría ser un factor positivo para llegar a buen destino. No en vano los cuatro integrantes del nuevo proyecto lideran las listas de las economías más competitivas de América Latina.

Como zona económica, la Alianza del Pacífico cuenta con una población conjunta que alcanza las 218 millones de personas, según estadísticas del 2011 de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) y, según especialistas, hay un acuerdo de que estos países representan las cuatro economías más exitosas de Latinoamérica por registrar el mayor crecimiento económico y la menor inflación en la región.

Asimismo, en conjunto, repre-

**T**he Pacific Alliance is the new initiative of regional integration formed by Chile, Colombia, Mexico and Peru, which origin was on April 28th, 2011. This kind of multinational endeavor is not new at all on the economic history in Latin American region. The integration projects that already exist have not reached international importance that gives a specific influence on the global economy. What would happen?

In this case, this initiative is given by a situation where the four countries have a very important prestige on the international stage of free market, unlike previous experiences when countries with similar non-aligned economies were grouped in accordance to that policy.

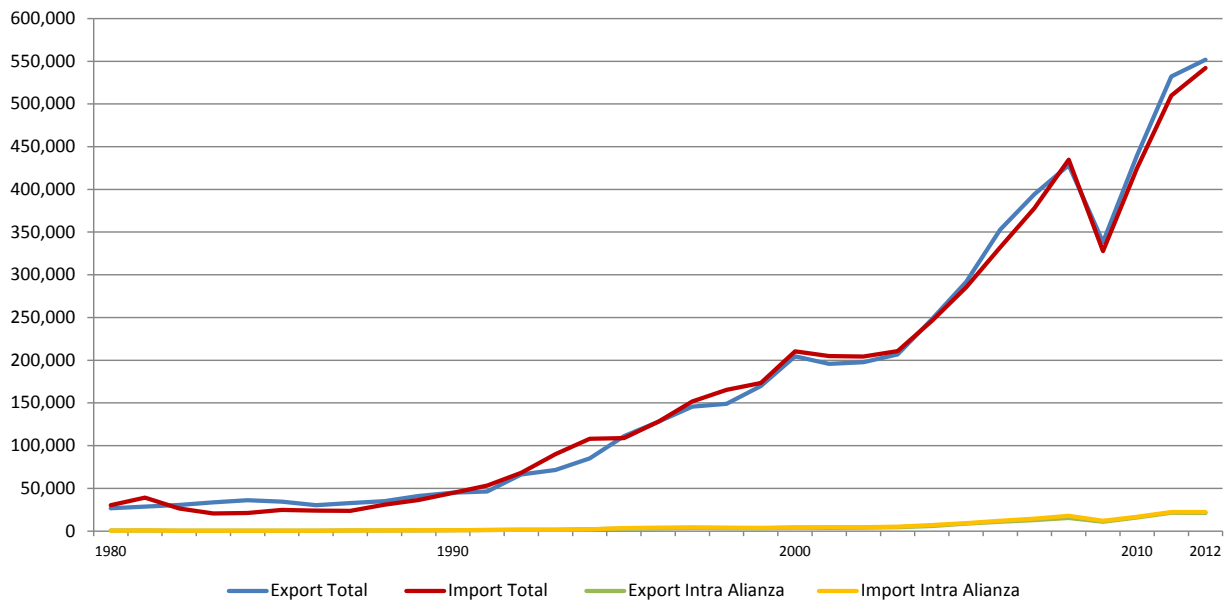
In conclusion, firstly, the protagonists of integration projects (in our region) shared an inward development politic, while now they share an outward development politic, in tune with the current development politic prevailing in almost all the world. This substantial difference would be a positive factor to reach a good destination. Not in vain the four members of the new project lead the lists of the most competitive economics from Latin America.

As economic zone, the Pacific Alliance has a joint population that reaches 218 million people, in accordance to statistics of 2011 of the Latin American Integration Association (ALADI) and, in accordance to the specialists, there is an agreement that these countries represent the four most successful economies from Latin America for registering the highest economic growth and the less inflation in the region.

Moreover, they represent the 36% of the Latin American economy, the 50% of its international commerce and the 41% of foreign investment. With these indicators, if this Alliance were a country, it would be the eighth bigger economy in the world and

## Alianza del Pacífico: Comercio Exterior 1980 - 2012

(Millones de US\$)



Fuente / Source: ALADI / Portal Alianza del Pacífico

sentan el 36% de la economía Latinoamericana, el 50% de su comercio internacional y el 41% de la inversión extranjera. Con estos indicadores, si esta alianza fuese un país, sería la octava economía más grande del mundo y la séptima potencia exportadora. Dado que el comercio entre estos cuatro (04) países es tan solo el 4 % de su comercio total, el potencial para que crezca mucho y rápido es enorme.

### Objetivos de siempre con diferente estrategia

Entre los objetivos básicos de la Alianza del Pacífico se encuentra el de construir un área de integración profunda para avanzar progresivamente hacia la libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas. Busca impulsar mayor crecimiento, desarrollo y competitividad de las economías participantes así como convertirse en una plataforma de articulación política, de integración económica y comercial y de proyección al mundo, con especial énfasis en Asia-Pacífico.

En el plano comercial ya se han negociado capítulos ambiciosos en materia de acceso a mercados y reglas de origen, de facilitación de comercio – cooperación aduanera, obstáculos técnicos al

comercio y medidas sanitarias; tendientes a eliminar todo tipo de barreras al comercio. En materia de aranceles, los cuatro (04) países han logrado que el 92% común de líneas arancelarias se liberalice a la entrada en vigencia del acuerdo. El universo restante de productos se desgravará en plazos menores a 7 años. Para un grupo acotado de productos considerados altamente sensibles, se han reservado categorías de tratamiento especial.

Asimismo, han acordado un mecanismo de acumulación de origen y reglas de origen comunes que permitirá una mayor integración económica y comercial entre los países firmantes a través de un mayor número de oferentes de insumos originarios. Los

**the seventh export power. Because the commerce among these four companies are only in the 4% of its total commerce, the power for its quick grown is bigger.**

### The same purpose but a different strategy

The basic purposes of the Pacific Alliance include the construction of an integration area for advancing gradually to the free movement of goods, services, ca-

pitals and people. It seeks to leverage more grown, development and competitiveness of the participant economies as well as become a platform of politic articulation, of economic and commercial integration and of world projection, especially in Asia-Pacific.

Within the commercial point of view, ambitious chapters in matters of Access to Markets and Regulations of origin, trade facilitation, Customs Cooperation, Technical Obstacles to Commerce and Sanitary Measures have been negotiated, in order to eliminate all kind of commerce barriers. In matters of tariffs, the four countries have achieved that the common 92% of tariff lines liberalize itself to the application of the Agreement. The rest of the products will be relief in less than 7 years. For a limited group of products considered sensitive, categories of special treatment have been reserved.

Moreover, they have agreed a mechanism of origin accumulation and common Origin Regulations that will allow a larger economic and commercial integration among the signatory countries through a major number of suppliers of regional components. The member countries had agreed the implementation of a sys-




países miembros han acordado la implementación de un sistema de Certificación de Origen Electrónica (COE).

Para facilitar el comercio han acordado actuar sobre la base de los principios de transparencia, previsibilidad y cooperación entre aduanas, con lo cual los países de la Alianza del Pacífico han acordado una serie de compromisos para hacer más efectivos y simplificados los procedimientos aduaneros así como métodos, procesos y sistemas de actuación racionalizados basados en la gestión del riesgo.

Ello con el objetivo de proveer agilidad en el despacho de las mercancías; automatización de sus procesos; información disponible en bases de datos; eliminación del papel, interoperabilidad de las ventanillas únicas, así como la implementación de los programas de Operador Económico Autorizado (OEA), (siendo esta una gran oportu-

nidad para BASC para continuar difundiendo una cultura de prevención de seguridad en las operaciones del comercio exterior), para la posterior suscripción de acuerdos de reconocimiento mutuo.


Igualmente, contempla un mecanismo de cooperación y asistencia mutua para el intercambio de información entre las administraciones aduaneras, que permite fortalecer y mejorar los procedimientos de control y prevención de las operaciones contrarias a la legislación aduanera. 

tem of Electronic Origin Certification (COE).

To facilitate the commerce, they have agreed acting over the basis of transparency, pre visibility principles and cooperation among customs, with which the countries of the Pacific Alliance had agreed different commitments for making more effective and simplified the

customers procedures as well as methods, processes and rationalized acting systems based on the risk management.

That with the purpose of providing agility on the dispatch of goods; automation of its processes, available information in data basis; elimination of paper; interoperability of unique counters, as well as the implementation of the programs of the Authorized Economic Operator (OEA) for the later subscription of mutual recognition agreements.

In the same way, it contemplates a cooperation mechanisms and mutual assistance for the exchange of information among customs administrations that allow strengthening and improving the control and prevention processes of the operations in breach with the custom legislation. 

## Seguridad del comercio

### COMMERCE SECURITY

En el Acuerdo Marco firmado en julio del 2012, el cual fue objeto de un protocolo adicional en febrero pasado con ocasión de la VIII Cumbre de la Alianza realizada en Cartagena, Colombia, se toca el tema de seguridad logística. Es en el capítulo 5 denominado "Facilitación del Comercio y Cooperación Aduanera" donde se hace referencia específica a la "administración o gestión de riesgos" que no es otra cosa que la protección de la seguridad de las mercancías. Al respecto, en el texto del capítulo señalado se anota lo siguiente:

"1.- Cada Parte adoptará o mantendrá sistemas de administración o gestión de riesgos que permitan a su autoridad aduanera focalizar sus actividades de inspección en mercancías de alto riesgo, y que simplifiquen el despacho y movimiento de mercancías de bajo riesgo, respetando la naturaleza confidencial de la información que se obtenga mediante tales actividades.

2.- Al aplicar la administración

o gestión de riesgos, cada parte inspeccionará las mercancías importadas basándose en criterios de selectividad adecuados y con la ayuda de instrumentos no intrusivos de inspección, con la finalidad de reducir la inspección física de la totalidad de las mercancías que ingresan a su territorio.

3.- Las Partes adoptarán programas de cooperación para fortalecer el sistema de administración o gestión de riesgos que se basen en las mejores prácticas establecidas entre ellas."

On the Framework Agreement signed in July 2012, which was object of an additional protocol in February in the VIII Summit of the Alliance performed in Cartagena, Colombia, the issue of logistic security is developed. In Chapter 5, denominated "Facilitation of the Commerce and Customs Cooperation" they make specific reference to the "administration or risks management" that is not another thing that the protection of goods se-

curity. Regarding to this, on the text of the chapter mentioned it is noted:

"1. - Each part will adopt or keep administration systems or risks management that allow to its customs authority focus its activities of inspection of high risks goods, and simplify the dispatch and movement of goods of low risk, respecting the confidential nature of the information obtained through those activities.

2. - When applying the administration or risks management, each part will inspect the imported goods basing on adequate selection criteria and with the help of non-intrusive inspection tools, in order to reduce physical inspection of all the merchandise that enters to its territory.

3. - The parties will adopt cooperation programs to strengthen the administration system or risks management that are based on the best practices established among them"





## Los acuerdos comerciales en perspectiva

### THE COMMERCIAL AGREEMENTS IN PERSPECTIVE

Según la Organización Mundial del Comercio (OMC) existen hasta ahora cerca de 300 acuerdos comerciales en el mundo. Continúa el auge de este importante instrumento de política económica por sus reconocidos beneficios en el intercambio de bienes y servicios.

In accordance to the Worldwide Trade Organization (WTO) until now there exist around 300 commercial agreements in the world. The improvement of this important instrument of economic politic for its recognized benefits on the exchange of goods and services continues.

**E**s desde el fin de la segunda guerra mundial que esta herramienta comercial inició una tendencia creciente debido, también, al inicio de la apertura de las economías a través de enfoques unilaterales, bilaterales, regionales y multilaterales.

Con la creación del GATT (Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio) en 1947 cuando, la idea de un acuerdo multilateral de mayor amplitud pasó al primer plano de las relaciones comerciales internacionales. Incluso, el sistema inicial del GATT fue modesto en relación con la participación de tan sólo 23 países, que luego evolucionaría gradualmente hacia la composición casi “universal” de la moderna Organización Mundial del Comercio (OMC) creada en 1995.

Cabe aclarar que en términos estrictos, todos los acuerdos comerciales – bilaterales, regionales o multilaterales – son preferenciales, en el sentido de que sus beneficios y obligacio-

nes incumben únicamente a sus miembros, quedando excluidos los que no lo son.

Actualmente muchos de los acuerdos van más allá de los tradicionales compromisos en materia de acceso a los mercados y abarcan una serie de esferas nuevas como derechos de propiedad intelectual, normas sobre productos, competencias y políticas en materia de inversión, lo cual estaría relacionado a la aparición y el desarrollo de las redes de producción internacionales.

**S**ince the end of the Second World War this commercial tool began growing tendency due, too, to the beginning of the opening of the economies through unilateral, bilateral, regional and multilateral approaches.

In 1947, with the creation of the General Agreement of Taxes and Trade (GATT) the idea of a multilateral agreement of higher amplitude came to the forefront

of the foreign commercial relationships. Even the GATT initial system was modest regarding to the participation of only 23 countries, that then will gradually evolve to the composition quasi “universal” of the modern Worldwide Trade Organization (WTO) created in 1995.

Important to mention that in strict terms, all the commercial agreements, bilateral, regional or multilateral, are preferential, in the sense that its benefits and obligations lay only on its members, being excluded those who are not.

Actually many agreements go further from the traditional commitments in matters of access to the markets and cover different new spheres as rights of intellectual property, norms about products, competencies and policies in matter of investment, which will be related to the appearance and development of the networks of international productions.

In accordance to the World

Según la Organización Mundial del Comercio (OMC) “a partir de los años cincuenta, el número de acuerdos comerciales preferenciales aumentó en forma más o menos continua hasta llegar al número de 70 en los años noventa. Posteriormente, la actividad se aceleró notablemente hasta que la cantidad de estos esquemas en el 2010 se acercaba a los 300. A la fecha, según la OMC, todos los países (con la excepción de Mongolia) pertenecen por lo menos a un acuerdo comercial” (Informe Sobre el Comercio Mundial 2011).

## El regionalismo

La regionalización (acuerdos entre países de una misma zona) en lo avanzado del presente siglo XXI, no representa la mitad de los actuales acuerdos en vigor. Más bien, el surgimiento de los acuerdos transregionales ha sido especialmente pronunciado en los últimos 10 años según la OMC. Estos acuerdos plurilaterales se han consolidado sobre la base de acuerdos existentes. Entre los ejemplos cabe citar las sucesivas ampliaciones de la Unión Europea (UE), la consolidación de pactos bilaterales entre países de Europa Oriental en el contexto del Acuerdo de Libre Comercio de Europa Central (ALCEC) y la conclusión de un acuerdo entre el MERCOSUR y la Comunidad Andina en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI).

Asimismo, se observa una tendencia paralela hacia los acuerdos bilaterales entre regiones. Si bien muchos de estos acuerdos bilaterales se concretan entre países en desarrollo, hay también acuerdos entre países desarrollados. Una consecuencia de ello es una fragmentación creciente de las relaciones comerciales en que los países pertenecen a múltiples acuerdos comerciales, que al-

gunas veces se superponen.

## El valor del comercio bajo acuerdos comerciales

De acuerdo a la OMC el valor del comercio mundial entre miembros de acuerdos comerciales preferenciales ha aumentado a medida que aumenta el número de acuerdos. El comercio en el marco de acuerdos comerciales firmados constituía alrededor del 35% del comercio total de mercancías en el mundo en el 2008, en comparación con el 18% en los años noventa, de acuerdo a cifras de la OMC. Esto refleja que estas corrientes comerciales han aumentado efectivamente más que el promedio total mundial.

El comercio preferencial, es decir, el comercio que recibe realmente un tratamiento arancelario preferencial, constituye una parte mucho menor del comercio mundial. De todos modos, “merece la pena tener en cuenta el comercio total entre miembros de acuerdos porque es posible que la última genera-

Trade Organization (WTO) “since the years fifty, the number of preferential commercial agreements increased more or less continuously until reaching the number 70 on the nineties. Then, the activity accelerated notably so the quantity of these schemas in 2010 was close to 300. Up to date, in accordance to the WTO, all the countries (except Mongolia) pertain at least to a commercial agreement” (Report about Worldwide Trade 2011).

## The regionalism

The regionalization (agreements among countries of the same zone) in this century XXI does not represent the half of the current valid agreements. Rather, the emergence of the Trans regional agreements has been specially pronounced on the last 10 years in accordance to the WTO. These pluri lateral agreements

have been consolidated about the basis of existent agreements. Among the examples is important to mention the continuously extensions of the European Union (EU), the consolidation of bilateral agreements among countries from Western Europe in the context of Free Trade Agreement of Central Europe (ALCEC) and the conclusion of an agreement among MERCOSUR and the Andean Community in the framework of the Latin American Integration Association (ALADI).

Moreover, a parallel tendency to the bilateral agreements among regions is observed. Even though many of these bilateral agreements are concrete among countries under developments, there are many agreements among developed countries too. A consequence of it is a growing fragmentation of the commercial relationships where the countries pertain to multiple commercial agreements that sometimes are superposed.

## The value of the commerce under commercial agreements

In accordance to the WTO, the value of the worldwide commerce among members of preferential commercial agreements has increased as well as the number of agreements. The commerce on the framework of signed commercial agreements constituted around 35% of the total commerce of goods in the world in 2008, in comparison to the 18% on the nineties, in accordance to numbers of the WTO. This reflects that these commercial trends have increased effectively more than the worldwide total average.

The preferential commerce, it means, the commerce that receives a preferential tariff, constitutes a much small part of the world commerce. However, “it worth to keep in account the total commerce among members of agreements because it is possible that the last generation of commercial agreements is moti-

## La estrategia política en los acuerdos comerciales

En el campo de las relaciones internacionales la decisión de establecer acuerdos tiene diversos objetivos. Específicamente en el área comercial, es posible que los países en desarrollo quieran importar normas sobre prácticas óptimas y un marco institucional ya experimentado.

Por su lado, los países desarrollados tal vez quieran exportar sus regímenes reglamentarios a través de acuerdos comerciales. En general, los países pueden utilizar la cooperación comercial como parte de un programa político más amplio de intereses compartidos que van más allá de las consideraciones puramente económicas. Actualmente, las redes internacionales de producción funcionan dividiendo y asignando varias etapas de los procesos de manufactura a diferentes países, cada uno de los cuales tiene una ventaja de costo que contribuye al éxito de toda la red. En un escenario comercial en que los aranceles ya son bajos, el éxito de las redes generadas por acuerdos, requiere que los países participantes tengan la infraestructura, el marco institucional y las reglamentaciones necesarias.

Según la OMC, en la actualidad, el valor del comercio que recibe trato preferencial equivale apenas al 16% del comercio mundial de mercancías si se excluye del total la Unión Europea (UE), y del 30% si se incluye el comercio dentro de la UE. Esta es una cifra máxima, ya que no tiene en cuenta el grado en que la utilización de esos aranceles preferenciales se ve dificultada por normas de origen y otros requisitos administrativos.

## The politic strategy on the commercial agreements

On the field of the international relationships the decision of establishing agreements has different purposes. Specifically in the commercial area, is possible that the countries under development want to import norms about optimal practices and an institutional framework already experimented.

For its part, the developed country maybe will want to export its regulatory regimes through commercial agreements. In general, the countries can use the commercial cooperation as part of a politic program more extensive of shared interests that go beyond the purely economic considerations.

Actually the international networks of production function dividing and assigning different stages of the manufacture processes to different countries, each one of them have a cost advantage that contributes to the succeed of the whole network. On a commercial scenario where the tariffs are low, succeed of the networks generated by agreements, need the participant countries to have the infrastructure, the institutional frameworks and the necessary regulations.

In accordance to the WTO, actually, the value of the commerce that receives preferential treatment is equal to the 16% of the worldwide commerce of goods if the European Union (EU) is totally excluded, and of 30% if commerce is included on the EU. This is a maximum number, because it does not takes in account the grade that the utilization of these preferential tariffs is difficult by origin norms and other administrative requirements.

Fuente / Source: OEA / OMC

ción de acuerdos comerciales esté motivada por un conjunto de consideraciones más amplio que la simple reducción arancelaria, que incluye el desarrollo y el mantenimiento de cadenas de suministro” según la OMC.

Asimismo, el valor del comercio mundial entre los miembros de acuerdos, en función de las exportaciones, aumentó de 537 millones de dólares en 1990 a 4 billones de dólares en el 2008. La contribución de los distintos tipos de acuerdos comerciales al comercio entre sus miembros también ha cambiado a medida que evolucionaba el panorama de los acuerdos preferenciales. En 1990, el comercio entre las partes en acuerdos plurilaterales representaba alrededor del 10% del comercio interno de los acuerdos comerciales firmados, pero esta participación había aumentado al 50% en el 2008.

### Efectos de la deslocalización de la producción

La continua expansión de la producción compartida entre países desarrollados y países en desarrollo, es decir, la deslocalización de la producción, **“requiere acuerdos más profundos para disminuir las diferencias en materia de gobernanza entre los países”** predice la OMC. Por ejemplo, un acuerdo como el Tratado de Libre Comercio de América del Norte incluye disciplinas que van más allá de los aranceles preferenciales necesarios para facilitar la producción compartida entre los Estados Unidos y México. En Europa, los acuerdos euro-mediterráneos cumplen el mismo objetivo.

En este sentido, la ola reciente de acuerdos preferenciales podría ser (por lo menos en parte) una respuesta institucional a las nuevas circunstancias creadas por el aumento de la deslocalización. En este sentido, los acuerdos comerciales preferenciales aumentan la eficiencia en lugar de ser acuerdos que llevan al empobrecimiento del vecino a través de la desviación del comercio. Este sería el principal

efecto de los acuerdos en el actual marco de la globalización a diferencia del escenario cuando este fenómeno (la deslocalización productiva) era incipiente o no existente.

### Resultados en acuerdos plurilaterales

Uno de los principales motivos de la importancia creciente de los acuerdos plurilaterales fue la creación en 1994 del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLC), que sustituyó al Acuerdo de Libre Comercio entre Canadá y los Estados Unidos, y cuyos tres miembros (Canadá, Estados Unidos y México) forman el segundo mayor bloque comercial regional en términos del valor de las exportaciones, después de la Unión Europea.

En el caso de la Comunidad Andina (Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú) se observa que el comercio interno en el seno del acuerdo comercial firmado entre los miembros, ocupa un lugar secundario en el comercio andino total tanto en las exportaciones como en las impor-

tadas por un grupo de consideraciones más extensas que la simple reducción de tarifas, que incluye el desarrollo y el mantenimiento de cadenas de suministro” de acuerdo con la OMC.

Además, el valor del comercio mundial entre los miembros de acuerdos, en función de las exportaciones, aumentó de 537 millones de dólares en 1990 a 4 billones de dólares en el 2008. La contribución de los distintos tipos de acuerdos comerciales al comercio entre sus miembros también ha cambiado a medida que evolucionaba el panorama de los acuerdos preferenciales. En 1990, el comercio entre las partes en acuerdos plurilaterales representaba alrededor del 10% del comercio interno de los acuerdos comerciales firmados, pero esta participación había aumentado al 50% en el 2008.

### Efectos de la deslocalización de la producción

La continua expansión de la producción compartida entre países desarrollados y países en desarrollo, es decir, la deslocalización de la producción, **“requiere acuerdos más profundos para disminuir las diferencias en materia de gobernanza entre los países”** predice la OMC. Por ejemplo, un acuerdo como el Tratado de Libre Comercio de América del Norte incluye disciplinas que van más allá de los aranceles preferenciales necesarios para facilitar la producción compartida entre los Estados Unidos y México. En Europa, los acuerdos euro-mediterráneos cumplen el mismo objetivo.

En este sentido, la ola reciente de acuerdos preferenciales podría ser (por lo menos en parte) una respuesta institucional a las nuevas circunstancias creadas por el aumento de la deslocalización. En este sentido, los acuerdos comerciales preferenciales aumentan la eficiencia en lugar de ser acuerdos que llevan al empobrecimiento del vecino a través de la desviación del comercio. Este sería el principal efecto de los acuerdos en el actual marco de la globalización a diferencia del escenario cuando este fenómeno (la deslocalización productiva) era incipiente o no existente.

Además, el valor del comercio mundial entre los miembros de acuerdos, en función de las exportaciones, aumentó de 537 millones de dólares en 1990 a 4 billones de dólares en el 2008.

Uno de los principales motivos de la importancia creciente de los acuerdos plurilaterales fue la creación en 1994 del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLC), que sustituyó al Acuerdo de Libre Comercio entre Canadá y los Estados Unidos, y cuyos tres miembros (Canadá, Estados Unidos y México) forman el segundo mayor bloque comercial regional en términos del valor de las exportaciones, después de la Unión Europea.


En el caso de la Comunidad Andina (Bolivia, Colombia,



taciones. Solamente el 8% de las importaciones de mercancías de los miembros de la Comunidad Andina y el 7% de sus exportaciones tienen su origen o están destinadas a esos países.

La OMC encuentra interesante en la Comunidad Andina que la proporción de manufacturas en las exportaciones totales es muy superior para las exportaciones internas (52%) que para las exportaciones externas (16%).


En el caso del MERCOSUR, la participación del comercio interno del acuerdo comercial en lo que respecta a las mercancías totales también ha disminuido en los últimos años y se mantiene por debajo de su nivel de 1995 tanto en las exportaciones como en las importaciones. Según la OMC, con el paso del tiempo en todos los países

miembros ha ido disminuyendo la participación de las exportaciones hacia los interlocutores comerciales del MERCOSUR en las exportaciones totales, mientras que en Argentina, Paraguay y Uruguay ha aumentado su participación en el comercio interno del acuerdo en lo que respecta a las importaciones. 

Ecuador and Peru) is observed that the internal commerce in the sine of the commercial agreement signed among the members, occupies a second place in the total Andean commerce, in exports and imports. Only the 8% of the imports of goods of the members of the Andean Community and the 7% of its exports have its irigin or are destiny to those countries.

The WT finds interesting in

the Andean Community that the proportion of manufactures in the total exports is very superior for the internal exports (52%) that for the external exports (16%).

In the case of MERCOSUR, the participation of the internal commerce of the commercial agreement regarding to the total goods has also decreased on the last years and is still under its level of 1995 for both, imports and exports. In accordance to the WTO, over the years in all the countries members the participation of exports to the MERCOSUR commercial interlocutors have been decreasing on the total exports, while Argentina, Paraguay and Uruguay have increased its participation on the internal commerce of the agreement regarding to the imports. 



**(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





PERLIM00516

# Situación de la seguridad en la aviación europea

## SITUATION OF THE SECURITY ON EUROPEAN AVIATION

De acuerdo a las autoridades del sector aviación de la Unión Europea (UE), en esta zona sigue imperando un alto nivel de seguridad aérea, aunque haya deficiencias humanas y de control de suministros de aeropuerto, generados básicamente por medidas adicionales impuestas por el nuevo marco legislativo vigente.

In accordance to the authorities of the aviation sector of the European Union (EU), in this zone there is still a high level of air security, even though there were human and airports supply control deficiency generated basically by the new valid legislative framework.

**A** finales del 2013 las autoridades europeas dieron su informe sobre la aplicación del Reglamento (CE) N° 300/2008, base legal armonizada de la Unión Europea (UE) para la carga y el correo vigente desde abril del 2010. En general, el régimen de seguridad de la UE en relación con la carga aérea se basa fundamentalmente en dos pilares: asegurar la cadena de suministro y el control de la seguridad en los envíos.

El informe, que abarca la gestión para el 2012, señala que en dicho año expiró el primer período transitorio establecido por la norma citada y sus disposiciones de aplicación para las nuevas medidas de seguridad en el ámbito de la aviación. Estas consistían en la obligación de establecer una cadena de suministro segura de provisiones a bordo y de suministros de aeropuerto, o bien de controlar un 100 % de tales provisiones y suministros al entrar en las zonas restringidas de los aeropuertos.

Paralelamente a ello, se han modificado considerablemente las disposiciones complementarias del Reglamento (CE) N° 300/2008. Por un lado, están las modificaciones destinadas a precisar o aclarar los procedimientos ya vigentes de determinadas medidas de seguridad, por otro, se han implantado nuevas medidas complejas para el transporte aéreo de carga y correo con destino a la Unión Europea. El régimen de validación de seguridad aérea de la UE se ha fortalecido significativamente.

Posteriormente se han introducido dos cambios para garantizar una cadena de suministro segura y un sistema de validación fiable en los aeropuertos de terceros países donde se embarca la carga o el correo aéreo con destino a la UE; tales medidas deberán ser

aplicables para mediados de 2014. Estos cambios fueron una respuesta a las bombas encontradas en aviones de carga procedentes de Yemen en octubre del 2010.

Por lo que se refiere a los líquidos explosivos, un reexamen de los peligros con que se enfrenta la aviación civil ha confirmado que el riesgo debe seguir considerándose alto y debe ser objeto de medidas de seguridad. Sin embargo, las autoridades han encontrado necesario suprimir las restricciones vigentes sobre el transporte de líquidos, aerosoles y geles (LAG) en los equipajes de mano para el 29 de abril del 2013 debido a dificultades operativas de los equipos de control que provocan molestias a los pasajeros.

**A**t the end of 2013 the European authorities give its report about the application of Regulation (CE) N° 300/2008, legal basis harmonized of the European Union (EU) for the freight and valid mail since April 2010. In general, the security regime of the EU in relation to the air freight is basically based in two foundations: ensure the supply chain and control for security on shipments.

The reports, that covers the management for 2012, stands that on that year the first transitory period established by the cited norm and its dispositions of application for the new security measures on the aviation scope expired. These consisted on the obligation of establishing a secure supply chain of provisions on board and of airport supplies, or control 100% those provisions and supplies when ente-

ring on the restricted zones of the airports.

Parallel to that, the complementary dispositions of the Regulation (CE) N°300/2008 have been considerably modified. On a hand, there are the modifications destined to precise or clear the procedures already valid of determined security measures, on the other hand, new complex measures have been implemented for the airlift freight and mail with destiny to the European Union. The regime of validation of air security of the EU has been significantly strength.

After that, two changes have been introduces for ensuring a secure supply chain and a trustable validation system on airports of third airports where the freight or air mail is shipped with destiny to EU; those measures must be applicable for the middle 2014. These changes were an answer to the bombs found on freight airplanes coming from Yemen in October 2010.

Regarding to explosive liquids, a reevaluation of the dangers the civil aviation is facing to, the civil aviation has confirmed that the risk must still be considered high and must be object of security measures. However, the authorities have founded necessary remove the valid restrictions about transportation of liquids, aerosols and gels (LAG) on hand luggage on April 29th, 2013 due to operative difficulties of the control equipment that disturb passengers.

## Inspecciones

En virtud del Reglamento (CE) Nº 300/2008, la Comisión Europea tiene la obligación de realizar inspecciones de las administraciones de seguridad aérea de los estados miembros y de los aeropuertos de la EEUU.

En las inspecciones de las autoridades nacionales de países miembros se encontró mejoras pero también deficiencias ya detectadas en las inspecciones del 2011, y consistían en la conformidad aún imperfecta de los programas nacionales de seguridad de la aviación y de los programas nacionales de control de calidad con el nuevo marco jurídico constituido por el Reglamento (CE) Nº 300/2008.

En lo que se refiere a la aplicación de las medidas de seguridad en la aviación, en algunos estados miembros sigue observándose una cierta incapacidad para detectar y corregir deficiencias con la celeridad suficiente. Algunos Estados miembros no supervisaron todos los aspectos impuestos por la legislación y, en algunos aeropuertos, las autoridades nacionales no realizaron inspección alguna durante períodos prolongados.

Todos los Estados miembros disponen de un régimen de sanciones, pero estas no siempre son lo suficientemente estrictas, ni se aplican de manera que se consiga un efecto disuasorio. La crisis financiera, con la presión sobre los presupuestos, ha afectado negativamente a los recursos disponibles en algunos Estados miembros para actividades de supervisión.

## Inspección en aeropuertos

En el 2012 se llevaron a cabo 23 inspecciones iniciales en aeropuertos de la UE resultando que el porcentaje global de medidas básicas que en ese año cumplieron los requisitos aumentó a un 83 %. Entre las deficiencias observadas se deben esencialmente a factores humanos, a menudo atribuibles a la calidad de los controles efectuados por el personal y a determinados requisitos de la seguridad del transporte de carga. La inadecuación de los registros manuales en este tema, siguen constituyendo un problema.

En el ámbito del transporte de carga la mayoría de las situaciones de no conformidad estaban ligadas a las normas de aplicación de los controles. Estos problemas, relacionados con factores humanos, deberían resolver-

se mejorando la formación y la supervisión, recomendaron.

Se observaron incumplimientos relacionados con los métodos y las normas de control de las provisiones de a bordo y, en particular, de los suministros de aeropuerto (al no haberse conseguido plenamente una cadena de suministro segura), con la falta de evaluaciones de riesgo en relación con la frecuencia de las patrullas de vigilancia en los aeropuertos, con la recertificación de los controladores que utilizan sistemas de rayos X o de detección de explosivos y con el transporte de carga y correo de alto riesgo.

## Manuales

Para que la supervisión del cumplimiento en materia de requisitos de seguridad de la aviación civil sea objetiva y se ajuste a una metodología estándar, la Comisión ha elaborado y actualizado manuales completos con sugerencias detalladas y asesoramiento para los inspectores de la UE. Un manual aborda las inspecciones en el ámbito de la seguridad del transporte aéreo de carga y el otro las inspecciones en aeropuertos. En abril del 2012 ambos manuales fueron revisados para dar cuenta de las últimas modificaciones introducidas en las normas de aplicación y para añadir algunos consejos y orientaciones para los inspectores.

## Inspecciones

In virtue of the Regulation (CE) Nº 300/2008, the European Commission has the obligation of performing inspections of the air security inspection of the member states and the EU airports.

On the inspections of national authorities of members countries were found improvements but also deficiencies already detected on the inspection of 2011, and consisted in the still imperfect conformity of the national security national programs of aviation and of the national programs of quality control with the new legal framework constituted by Regulation (CE) Nº 300/2008.

Regarding to the application of security measures in aviation, in some member states there is still some incapacity for detecting and correcting deficiencies with enough celerity. Some member states do not supervised all the aspects imposed by the legislation and, in some

airports, the national authorities did not perform any inspection during extended periods.

All the member states have a sanction regime, but these not always are strict enough, neither apply in order to achieve a deterrent effect. The financing crisis, with the pressure about budgets, has negatively affected the available resources in some member states for supervision activities.

## Inspection in airports

In 2012, 23 initial inspections were performed on airports of the EU, resulting that the global percentage in basis measures that in that year fulfill the requirements increased on 83%. The observed deficiencies are essentially because of human factors, usually attributable to the quality of control performed by the staff and to determined requirements of the security of freight transportation. The mismatch of the manual registers of this subject is still a problem.

On the freight transportation scope most of the situations of non-conformity were linked to the norms of the application of controls. These problems, related to human factors, must be resolved improving formation and supervision, suggested the European authorities.

Non-compliance related to methods and norms of control of provisions on board were observed and, in particular, of the airport supplies (as a secure supply chain have not been fully achieved), with the lack of risk evaluations in relation to the frequency of surveillance patrols on the airports, with the re certification of controllers that use systems of X rays or explosives detection and with the freight and mail transportation of high risk.

## Manuales

In order that the supervision of the fulfillment in terms of security requirements of civil aviation to be objective and be adjusted to a standard methodology, the Commission has elaborated and updates two complete manuals with detailed suggestions and guidance for inspector of the EU. A manual handles the inspections on the security scope of



## Estudios

A mediados del 2012 la empresa consultora Booz&Co presentó un informe sobre Threat Image Projection (TIP), la tecnología de proyección de imágenes para la detección de artículos peligrosos utilizada para el control del equipaje de cabina, los artículos de mano y el equipaje facturado.

En él se confirmó que, si se pone en práctica correctamente, la tecnología TIP tiene un efecto potencial positivo en la eficacia del escaneado. Sin embargo, concluyó también que, aplicando el marco legislativo de despliegue actualmente vigente, no se constatan diferencias de eficacia en la detección de artículos prohibidos entre aeropuertos con tecnología TIP o sin ella.

## Iniciativas

La cooperación estrecha con las autoridades aduaneras ha continuado en lo referente a la posible armonización del concepto de Operador Económico Autorizado (OEA), utilizable para los agentes acreditados y expedidores conocidos de carga y correo en los regímenes de validación de la seguridad en la aviación.


El objetivo es evitar la doble validación de los operadores económicos cuando sus actividades principales cubren más de un marco reglamentario, así como identificar posibles lagunas que pudieran debilitar la seguridad del transporte aéreo de carga, y proponer posibles medidas para subsanarlas.

Por otro lado, un hito en la historia de la cooperación transatlántica en materia de seguridad de la aviación tuvo lugar a mediados del 2012, con el reconocimiento mutuo de los regímenes de transporte aéreo de carga y correo de la Unión Europea y los Estados Unidos.

Esto debe haber calmado la preocupación de países miembros por las exigencias adicionales planteadas por terceros países en materia de seguridad (especialmente por EE UU), que parecían subestimar la solidez de los sistemas establecidos en la EEUU. El problema se debió en ocasiones a la práctica continuada de los Estados Unidos de emitir, sin consulta previa, «excepciones de emergencia» para las compañías aéreas con sede en la EE.UU., ocasionando muchas veces dificultades importantes a las partes interesadas de la EE.UU.

“... se han introducido dos cambios para garantizar una cadena de suministro segura y un sistema de validación fiable en los aeropuertos de terceros países donde se embarca la carga o el correo aéreo con destino a la Unión Europea; tales medidas deberán ser aplicables para mediados de 2014.”

“...two changes have been introduced for ensuring a secure supply chain and a trustable validation system on the airports of third countries where air freight or mail is embarked with destiny to the European Union; those measures must be applied for the middle 2014”.

En este sentido las autoridades europeas participaron en una inspección realizada en un aeropuerto estadounidense a fin de evaluar la conformidad, en el marco del acuerdo de control único, de determinadas medidas de seguridad. La Comisión ha iniciado también negociaciones con Canadá e Israel con el fin de celebrar un acuerdo de control único con estos países. 

air freight transportation and the other one airport inspections. On April 2012, both manuals were reviewed for render account of the last modifications introduces on the application norms and for adding some advices and guidance for the inspectors.

## Studies

On the middle 2012, the consulting company Booz&Co presented a report about Threat Image Projection (TIP), the technology of projection of images for the detection of dangerous articles used for cabin luggage control, hand articles and billed luggage.

Where was confirmed that, if

it is correctly applied, TIP technology has a potential positive effect on the efficacy of the scan. However, it concluded too that, applying the legislative framework of deployment actually valid, there are no differences of efficacy on the detection of prohibited articles among airports with TIP technology or without it.

## Initiatives

The straight cooperation with Customs authorities regarding to the possible harmonization of the Authorized Economic Operator (OEA) have continued, usable for accredited officials and the expeditors of validation of aviation security.

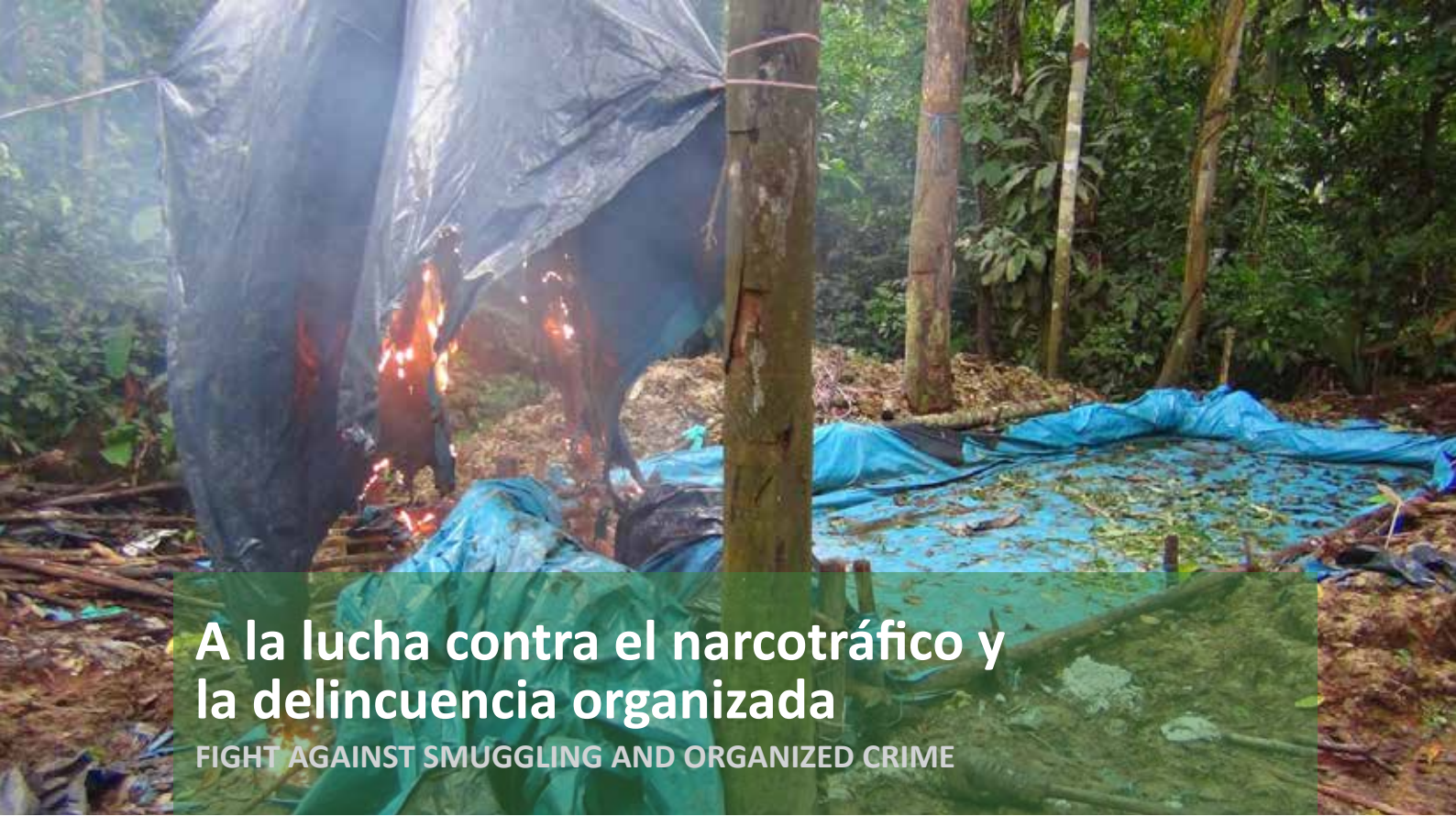
The purpose is avoid double validation of the economic operators when their main activities cover more than a regulatory framework, as well as identify possible deficiencies that could weak the security of freight transportation, and suggest possible measures for rectifying them.

However, a milestone of the history of transatlantic cooperation in matters of aviation security took place on the middle 2012, with the mutual recognition of the regimes of freight and mail airlift of the European Union (EU) and the United States.

This must have calmed the concern of member countries for the additional exigencies suggested by third countries in matter of security (especially by USA), that seems to sub estimate the solidity of the systems established by the EU. The problem was, sometimes, for the continuous practice of the United States of issuing, without previous consulting, “emergency exceptions” for the air companies with branch in the EU, occasioning many times important difficulties to the interested parties of the EU.

In this sense the European authorities participated on an inspection performed on an American airport in order to evaluate the conformity, on the framework of the unique control of determined security measures. The Commission has already begun negotiations with Canada and Israel in order to celebrate an agreement of unique control with these countries. 





## A la lucha contra el narcotráfico y la delincuencia organizada

FIGHT AGAINST SMUGGLING AND ORGANIZED CRIME

# El apoyo de la agencia estadounidense INL

## THE SUPPORT OF THE AMERICAN AGENCY INL

**L**a Oficina de Asuntos Internacionales de Narcóticos y Aplicación de la Ley (The Bureau of International Narcotics and Law Enforcement Affairs - INL), encabezado por el secretario asistente William R. Brownfield, asesora al Presidente, Secretario de Estado, y otras oficinas en el Departamento de Estado así como otros departamentos y agencias del gobierno de los Estados Unidos de América, en el desarrollo de políticas y programas para combatir al narcotráfico y el crimen internacional.

Los programas de INL apoyan a dos objetivos estratégicos: reducir la entrada de drogas ilegales a los Estados Unidos y, minimizar el impacto del crimen internacional en este país y sus ciudadanos.

El jefe de INL es conocido comúnmente como el zar anti-drogas de EE.UU.

La sección de INL de la embajada de los Estados Unidos en Bogotá, Colombia, establecida en 1985, es la oficina INL más grande y compleja del Departamento de Estado de EE. UU. Tiene alrededor de 150 empleados directos y cuenta con el apoyo de más de mil

**T**he Bureau of International Narcotics and Law Enforcement Affairs (INL) managed by the assistant secretary William R. Brownfield, advises the President, Secretary of State and other offices on the State Department as well as other departments and agencies of the United States Government, on the

development of policies and programs for fighting smuggling and international crime.

The INL programs support two strategic purposes: reduce the entrance of illegal drugs to the United States and, minimize the impact of the international crime in the United States and its citizens. The INL chief is commonly known as the anti-drugs tsar from USA.

The INL section of the United States in Bogota, Colombia, established in 1985, is the larger and more complex INL office of the USA State Department. It has around 150 direct employees and has the support of more than one billion institutional employers from United States, Colombia and


contratistas institucionales estadounidenses, colombianos y de otros países.

En el caso del Perú, según el portal de la embajada estadounidense, la International Narcotics and Law Enforcement Affairs Section (INL), apoya al gobierno peruano en sus esfuerzos por llevar a cabo una exhaustiva estrategia antinarcóticos que incluye erradicación de sembríos ilegales, interdicción de narcóticos, control de precursores químicos, combate al crimen organizado, investigación y persecución de lavado de dinero y crímenes financieros, y la administración de justicia.

Para apoyar el desarrollo de capacidad institucional, la INL provee entrenamiento y asistencia técnica a las agencias peruanas que hacen cumplir las leyes, tales como la Policía Nacional del Perú, Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT), así como instituciones de justicia como el Ministerio Público y el Poder Judicial. Esta entidad también apoya al gobierno peruano a expandir su presencia en las áreas de crecimiento de la coca y producción de droga a través de la erradicación y desarrollo alternativo en colaboración con la Agencia para el Desarrollo Internacional (USAID por sus siglas en inglés).

Caracterizado por un accionar de perfil bajo pero con una importante labor operativa en el cumplimiento de los proyectos de apoyo, The Narcotics Affairs Section (NAS) o Sección de Asuntos Narcóticos, es una instancia coordinadora al interior de las embajadas de Estados Unidos para importantes trabajos de asistencia que el gobierno norteamericano realiza en diversos países.

La NAS, según la naturaleza de proyecto de apoyo o asistencia, puede proveer asistencia técnica y capacidad de implementación en asuntos legales. Trabaja con el sector gubernamental y representantes de la sociedad civil para reducir, por ejemplo, la demanda de drogas y promover la cultura de respeto a las leyes.

Además puede apoyar los esfuerzos de las autoridades para apelar contra la delincuencia organizada mediante equipos de transporte especializados (helicópteros, aviones, naves marítimas), entrenamiento de personal en labores de planificación y ejecución nocturna de operaciones, equipos para seguridad de puertos y aeropuertos, monitoreo y control de los flujos migratorios en puertos y aeropuertos, equipo e infraestructura computacionales, redes de comunicación segura vía satélite, tecnología de monitoreo “no-intrusiva”, etc. 

other countries.


In the case of Peru, in accordance to the American embassy portal, the International Narcotics and Law Enforcement Affairs Section (INL), supports the Peruvian Government on its efforts for performing an exhausting strategy counter narcotics which includes the eradication of illegal crops, narcotics interdiction, chemical precursors control, fight against the organized crime, researching and persecution of money laundering and financial crimes, and the administration of justice.

For supporting the development of institutional capacity, the INL provides training and technical assistance to the Peruvian agencies with law enforcement, as National

Policy, SUNAT, as well as the justice institutions as Public Ministry and Judiciary. This entity supports the Peruvian Government to expand its presence in the areas of coca grown and production of drugs through the eradication and alternative development too, together with the US Agency for International Development (USAID).

It is characterized by low profile acting but with an important operative labor on the fulfillment of the supporting projects. The Narcotics Affairs Section (NAS) or Section of Narcotics Affairs is an instance that coordinates the instance inside the United States Embassies for important supporting works that the American governments perform in different countries.

In accordance to the supporting or assistance support project nature, the NAS can provide technical assistance, implementation capacity on legal matters. It works with the governmental sector and representatives of civil society for reducing, for example, the demand of drugs and promotes the culture of law s respect.

Moreover, it can support the authority efforts for fighting against the organized crime through the equipment of specialized transportation (helicopters, airplanes, sea craft, staff training) in planning labors and nocturne execution of operations, equipment for security of ports and airports, monitoring and control of the migratory flows in ports and airports, computational equipment and infrastructure, secure communication networks through satellite, “non-intrusive” monitoring technology, etc. 

Fuente: Portales de embajadas EE UU en varios países / Departamento de Estado de EE UU.

Source: USA embassy webs / Government Department of USA.





## El comercio marítimo creció 4,3%

### MARITIME COMMERCE GREW ON A 4,3%

El más reciente informe de la UNCTAD señala también que ha disminuido la construcción de nuevos buques.

THE MOST RECENT REPORT OF UNCTAD STANDS THAT THE CONSTRUCTION OF NEW VESSELS HAS REDUCED TOO.

**A** finales del 2013 la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD por sus siglas en inglés) publicó su informe “El Transporte Marítimo 2013” en el que se revela que debido al impulso de la demanda interna en China y por el aumento de los intercambios entre países asiáticos y Sur-Sur (hemisferios), el comercio marítimo internacional presentó buenos resultados en el 2012 al aumentar su volumen en un 4,3% y alcanzar por primera vez en su historia 9.200 millones de toneladas. El documento también estima que el tráfico mundial de contenedores aumentó en un 3,8% en el 2012 hasta alcanzar los 601,8 millones de TEU.

Sin embargo, la UNCTAD señala que el aumento en dicho año no mejoró la rentabilidad de la industria marítima, a pesar de que, por primera vez en más de un decenio, disminuyó el número de buques en servicio con respecto del año anterior. Como se recuerda, entre 2001 y enero del 2013, la capacidad de carga de la flota mundial se duplicó, y

posteriormente la construcción de nuevos buques empezó a disminuir.

Tras describir el proceso de disminución de fletes en el transporte marítimo durante el 2012, la publicación también destaca la aparición de nuevas oportunidades derivadas de varias tendencias, como el aumento del comercio marítimo regional y la cooperación Sur-Sur, el cambio estructural del mapa energético mundial y su influencia en el comercio de buques tanque, así como las previsio-

**A**t the end of 2013, the United Nations Conference for Trade and Development (UNCTAD) published its report “The Maritime Transportation 2013” where it is revealed that due to the internal demand in China and because of the increasing of the exchange among Asiatic countries and South-south (hemispheres), the international maritime trade presented good results in 2012 while increasing its volume on a 4, 3% and reaching for first time on its history 9.200 million

tons. The document estimates too that the worldwide traffic of containers also increased on a 3, 8% in 2012 reaching the 601, 9 million TEU.

However, UNCTAD stands that the grown in the said year did not improve the profitability of maritime industry, although, for first time for more than one decade, reduced the number of vessels in service regarding to the last year. As recalled, among 2001 an January 2013, the cargo capacity of the worldwide fleet was doubled, and then the construction of new vessels started to decrease.


After describing the reduction process of vessels on maritime transportation during 2012, the publication also stands out the appearance of new opportunities derived from different trends, as the regional maritime commerce increasing and the cooperation South-south, the structural change of the worldwide energetic map and its influence on the commerce of tankers, as well as the provisions of expansion and its influence of new artic maritime routes

nes de expansión o apertura de nuevas rutas marítimas árticas y la ampliación del canal de Panamá, cuya inauguración está prevista para el 2015.

### Buques más grandes y menos servicios

El informe indica que se mantuvo en el 2012 y 2013 la tendencia de largo plazo hacia el aumento del tamaño de los buques mercantes, así como que persiste la tendencia a la reducción del número de empresas navieras prestando servicio a cada país.

Al respecto, según el índice de conectividad del transporte marítimo de servicios regulares de la UNCTAD (LSCI por sus


siglas en inglés), que acumula datos desde hace más de diez años, el número medio de líneas navieras por país ha disminuido un 27% en el último decenio, pasando de 22% en el 2004 a 16% a principios del 2013. Según el informe, esta disminución plantea retos, especialmente para los pequeños países en desarrollo, que afrontan mercados potencialmente oligopólicos. 

and the expansion of Panama channel, which inauguration is expected for 2015.

### Larger vessels and fewer services

The report indicates that du-

ring 2012 and 2013 there was the trend of long term to the increasing of the merchant ships, as well as the trend of reduction of the number of shipping companies persists.

Thereon, in accordance to the UNCTAD's Liner Shipping Connectivity Index (LSCI) index, that accumulates data since more than ten years, the medium number of shipping lines per country has decreased in 27% on the last decade, passing from 22 in 2004 to 16 at the beginning of 2013. Regarding to the report, this decreasing raises challenges, especially for the small countries in development that afford potentially oligopoly markets. 

## Mundo: 20 países top en tráfico de contenedores (En TEU)

PAÍS	2010	2011	2012*
China	130 290 443	143 896 697	155 017 351
Singapur	29 178 500	30 727 702	32 421 602
Hong Kong, China	23 699 242	24 384 000	23 100 000
Corea	18 542 804	20 833 508	21 453 964
Malasia	18 267 475	20 139 382	20 866 875
Emiratos Árabes Unidos	15 176 524	16 780 386	17 211 602
Taiwán	12 736 855	13 473 418	13 977 453
India	9 752 908	9 979 224	9 826 249
Indonesia	8 482 636	8 966 146	9 324 792
Brasil	8 138 608	8 536 262	8 864 368
Egipto	6 709 053	7 737 183	8 046 670
Tailandia	6 648 532	7 171 394	7 372 298
Panamá	6 003 298	6 911 325	7 187 778
Vietnam	5 983 583	6 335 437	6 588 855
Arabia Saudita	5 313 141	5 694 538	6 557 448
Turquia	5 574 018	5 990 103	6 229 707
Filipinas	4 947 039	5 264 086	5 720 749
Sri Lanka	4 000 000	4 262 887	4 433 402
África del Sur	3 806 427	3 990 193	4 424 254
México	3 693 956	4 080 434	4 243 651
Sub total	326 945 042	355 154 304	372 869 067
TOTAL MUNDO	540 816 751	580 022 280	601 772 123



## Tráfico de contenedores en algunos países de Latinoamérica (En TEU)

PAÍS	2010	2011	2012*
Chile	3 171 959	3 450 401	3 588 417
Colombia	2 443 786	2 402 742	2 498 852
Argentina	2 021 676	2 159 110	2 245 474
Jamaica	1 891 770	1 999 601	2 079 585
Perú	1 534 056	1 814 743	1 887 332
República Dominicana	1 382 680	1 461 492	1 519 952
Bahamas	1 125 000	1 189 125	1 236 690
Venezuela	1 226 508	1 162 326	1 208 819
Ecuador	1 221 849	1 081 169	1 124 415
Guatemala	1 012 360	1 070 065	1 112 867
Costa Rica	1 013 483	1 065 468	1 108 087
Uruguay	671 952	861 164	895 611
Honduras	619 867	655 199	681 407
Trinidad y Tobago	573 217	605 890	630 126
Cuba	228 346	246 773	256 644
El Salvador	145 774	154 083	160 246
Sub total	20 284 282	21 379 351	22 234 526
TOTAL MUNDO	540 816 751	580 022 280	601 772 123

(\*) Preliminar

Fuente / Source: UNCTAD

### Importancia de esta industria

Según la UNCTAD, el transporte marítimo es la columna vertebral del comercio internacional y la economía mundial. Alrededor del 80% del comercio mundial, en volumen, y más del 70% en valor, se transporta por los mares y puertos de todo el mundo, siendo estas proporciones mayores en la mayoría de los países en desarrollo.

### Importance of this industry

Regarding the UNCTAD, the maritime transportation is the column of international commerce and worldwide economy. Around 80% of the worldwide trade, in volume, and more than 70% in value, is transported through seas and ports over the world, being these proportions higher in most of the developing countries.





**Atención empresas**  
ATTENTION COMPANIES

## **Crterios básicos de los evaluadores de un programa OEA**

**BASIC CRITERIA OF THE OEA PROGRAM TESTERS**

**E**l programa de Operador Económico Autorizado (OEA) es un sistema mundial de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) que muchas administraciones aduaneras están aplicando con la finalidad de asegurar y facilitar el comercio de sus países y con ellos el comercio mundial, al tiempo que proporciona incentivos que benefician a las autoridades aduaneras y a las empresas que han decidido trabajar en asociación.

Como un programa global, el OEA sigue pautas estandarizadas que todo país y empresa deben respetar y cumplir para lograr los objetivos. Antes de empezar a aplicar el programa toda empresa encontrará positivo contar con el mismo por sus beneficios comerciales, financieros y tributarios, lo que lo convertirá en un agente activo en el uso eficiente de recursos propios

así como para el gobierno, las aduanas y la industria del comercio exterior.

En general, los responsables en la empresa interesada en participar del programa OEA deben considerar los siguientes criterios básicos que la aduana contempla para evaluar la confiabilidad de su compañía. Sintonizar con estos criterios puede significar que su empresa se ubique delante de los retos y

**T**he Authorized Economic Operators (OEA) program is a worldwide program of the Customs Worldwide Organization (OMA) that many customs administrations are applying in order to ensure and facilitate trading on its countries and with them the worldwide trading; at the same time it provides incentives that benefits Customs authorities and the companies that have selected to

work in association.

As a global program, OEA follows standardized guidelines that all the country and company must respect and achieve the purposes. Before start applying the program, every company will find positive having it due to its trade, financing and tributary benefits, which will become an active agent on the efficient use of own resources as well as for the government, customs and the foreign trade industry.

In general, the responsible on the Company interested in participating of the OEA program must consider the following basic criteria that customs contemplates for evaluating the trustability of its Company. Tuning with these criteria could mean that your company will be located before internal challenges you would have when you have to pass audits. Think about it, these are the new questions

desafíos internos que tendrá cuando le toque superar las auditorías. Piense, estos son las cuestiones que la autoridad aduanera obtiene de su empresa para tomar la decisión de que puede ser parte del programa. Lea como puede ser el razonamiento de la aduana cuando piense en su empresa.

Si bien la certificación BASC no es un requisito ni reemplaza al OEA, aquellas empresas que cuentan con la certificación BASC cubren todas las exigencias de seguridad del OEA y adicionalmente cuentan con auditorías anuales, el apoyo de evaluaciones periódicas a su SGCS, capacitaciones, seminarios, revistas, boletines durante todo el año, así como soporte de material disuasivo gratuito.

**¿Qué sabemos de la empresa?** Lo que ya sabemos de las empresas está indicado en esta etapa. La información se debe reagrupar. Se trata principalmente de información relativa a las mercancías, la legislación y los reglamentos aplicables a las mercancías y a los procedimientos establecidos por la empresa, el interés de la misma en cuanto a los ingresos fiscales, la transacción, los resultados de los controles y la reputación de la empresa dentro de la administración fiscal. No obstante, la forma más rápida y sencilla de obtener información consiste en realizar controles en la empresa. Se recomienda pasar rápidamente por las etapas de modificar el método de control y realizar una auditoría. Para información, además de la administración fiscal, hay que ponerse en contacto con el Centro de Información y de Lucha contra el Fraude Aduanero. De este

modo, será posible establecer una descripción actualizada de la empresa.

**Analizar la información.** Desde el momento en que se disponga de una descripción actualizada de la empresa, se debe guardar registro de los controles que se han realizado hasta el momento a dicha

that customs authority makes about your company for taking the decision that you can be part of OEA club. Read how you can be the reasoning of customs when it thinks in your company.

While BASC certification is not a requirement or replaces OEA, those companies with BASC certification covers all

the security needs of OEA and additionally have annual audits, support your SGCS periodic assessments, trainings, seminars , magazines, newsletters throughout the year and free deterrent support material.

**What do we know about the Company?** What we already know is indicated on this stage. The information must be re grouped. Principally, it is information related to merchandise and to the process established by the Company, its own interest regarding to tax revenues, transaction, controls results and the company's fame within custom administration. Howe-

**TITADSU**  
Soluciones de seguridad y calidad basadas en riesgos

www.titadsu.com

• PRUEBAS TOXICOLÓGICAS

• PRUEBAS DE ALCOHOL

Drogas y alcohol

En saliva

AL3100 Industrial

AL6000 Prestige Pro Breathalyzer

• MEDICIÓN

• PRECINTOS MÁXIMA SEGURIDAD

Biofiltro

Termógrafo Analógico

Termógrafo Digital

Sello Botella

Bolsa Seguridad

Sello Cable

Sello Twister

ISO 17712

Consultoría en Normas Internacionales BASC/28000/9000  
Visitas domiciliarias - Toma de pruebas toxicológicas

ISO 10000  
55 003  
55 004

ISO 9001  
SC 6838  
CO-SC-CER95946

BAC  
Bureau of Accreditation  
CO-ACC-0475  
EQUAD-0147  
PERU-0147-01

**TITADSU S.A.C.**  
Av. Elmer Faucett 2823 Of.211  
Centro Aéreo Lima Cargo City  
Tel/Fax: (51-1) 528-2851 / 62  
gerencia\_peru@titadsu.com  
Lima - Perú

**TITADSU S.A.S.**  
Avenida Calle 80 N° 69 - 70 Unidad 19.  
Tel PBX (57-1) 704-4545  
gerencia\_colombia@titadsu.com  
Bogotá - Colombia

**TITADSU S.A.**  
Kennedy Norte, M. H. Alcivar y  
N. Isalás, Torres del Norte, A 101.  
Tel/Fax: (503-4) 208-0380 / 81  
gerencia\_ecuador@titadsu.com  
Guayaquil - Ecuador



empresa y de los resultados de los mismos. Se puede así saber con precisión si mercancías, envíos, operaciones u otros no han sido todavía objeto de inspección. Se trata de un primer análisis de riesgos, no demasiado preciso.

**Procesar la información sistemáticamente e incorporarla al expediente de la empresa.-** Los análisis de riesgos se deben realizar siguiendo un modelo determinado. Se pueden incorporar al mismo cierta información. Toda la información recogida debe incorporarse al expediente de la empresa.

**Modificar el método de control durante tres meses.-** El segundo criterio permitirá determinar claramente el modo en que se ha realizado la inspección de la empresa. Por ejemplo, es posible que la naturaleza y la composición de un producto importado se examinen periódicamente, sin que se haya comprobado nunca el número de piezas que contiene un envío. En tal caso, sería conveniente dedicar un tiempo a controlar el número de piezas. Puede ocurrir también, por ejemplo, que no se haya realizado ningún control sobre las notificaciones desde hace mucho tiempo. Cabría entonces realizar comprobaciones materiales en unos cuantos envíos notificados. Es importante pues realizar distintos controles en un periodo determinado.

**Volver a analizar la información e incorporarla al expediente de la empresa.-** Los resultados de los controles revelan los riesgos

a los que se exponen la empresa y las mercancías implicadas. También el comportamiento de la empresa cuando se adopta un planteamiento distinto respecto a ellas. Esta información es de suma importancia cuando se trata de definir una serie de controles adecuados. De este modo, es posible perfeccionar el análisis de riesgos.

**Preparar una auditoría.-** Para cada empresa, se debe establecer y realizar toda una serie de controles. Dicha serie incluye especialmente las comprobaciones materiales, la comprobación de la declaración y las auditorías (controles a posteriori). Estas últimas aportan información suplementaria especialmente importante para el conjunto de la cadena logística. Se establecen periódicamente auditorías, tanto para la empresa con la que se han determinado los procedimientos,

ver, the more rapid and easy way to obtain information is making company controls. It is suggested to pass rapidly through the stages of modifying the control method and perform an audit. For more information, despite the custom administration, is important to contact the center of information and fight against customs fraud, the ministry of agriculture, the entity responsible of the quarantine process and other important administrations. In this way, it would be possible to establish an updated description of the company.

**Analyze the information.-** Since the moment that an updated description of the company is ordered, the register of the controls made until the moment and its results must be stored. In that way, you

can know exactly if merchandise, shipments, operations or others have not been inspected.

**Process the information systematically and add it to the companies file.-** The risks analysis must be done following a determined model. It can be added certain information. All the information collected must be added to the company's file.

**Modify the control method during three months.-** The second criteria will allow determining on a clear way the way the inspection of the Company have been done. For example, it is possible that the nature and composition of a product would be examined periodically never checking the number of pieces a shipment has. It can also occur that any control has been done about notification long ago.

Therefore, it would thus be appropriate to do material checking in some notified shipments. It is important to perform different control on a determined period.

**Analyze again the information and add it to the company's file.-** The results of the controls reveal the risks the companies and merchandises are implied in and the behavior of the company when a different approach is adopted too. This information is important for the definition of different adequate controls. In this way, it is possible to improve the risk analysis.

**Prepare an audit.-** For each Company, different controls must be established and done. Those different controls include specially the material verifications, the verification of tax declaration and




como para los importadores, los exportadores y los transitorios que intervienen en la misma cadena logística.

**Realizar una auditoría.-** Las auditorías de la empresa las deben realizar funcionarios aduaneros especializados que sean partícipes desde el principio en la preparación de las mismas.

**Analizar toda la información e incorporarla al expediente.-** Una vez realizada la auditoría se conoce toda la información relativa a la empresa. Se trata entonces de examinar los riesgos y de incorporarlos al modelo previsto para tal efecto. Se obtiene de este modo una descripción completa de la empresa y de los riesgos relacionados con sus actividades. La descripción actualizada de la empresa se acompaña así de un análisis de riesgos que se funda en esta descripción.

**Crear el programa de control.-** Es importante conocer los riesgos, pero es aún más importante saber qué controles se deben realizar para afrontar dichos riesgos. El programa de control permite establecer la lista de dichos controles, así como su frecuencia y la identidad de la persona encargada de realizarlos.

**Establecer el plan del trabajo aplicable a la empresa.-** Es evidente que no es necesario cubrir la totalidad de los riesgos detectados en los controles. No todos los riesgos son tan altos. Gracias al análisis de riesgos es posible determinar si un riesgo es alto, medio o bajo. Además, no siempre se dispone del suficiente personal para realizar las comprobaciones necesarias. Hay

que optar por conocer qué riesgos se deben cubrir o no y si se deben o no realizar los controles según la frecuencia especificada. Esta elección le corresponde al responsable del equipo. El funcionario aduanero responsable de la empresa (el coordinador ante el usuario) debe describir en dicho plan cuál es el trato aplicable a la empresa referida. La actualización de dicho plan resulta primordial y ello explica por qué el coordinador debe evaluar periódicamente qué elementos se han inspeccionado, lo que se ha descubierto y la nueva información disponible. A partir de estos factores, el coordinador podrá actualizar la descripción global de la empresa, el análisis de riesgos y el programa de control. 


audits (post controls). These ones provide supplementary information especially important for the set of the supply chain. Audits are established periodically, for the company the procedures have been determined with and the importers, exporters and forwarding agents that intervene on the same logistic chain.

**Perform the audit. -** The audits of the Company must be done by specialized customer's officials who are involved since the beginning in the preparation of the audits.

**Analyze all the information and add it on a file. -** Once the audit is performed, all the information related to the company is known. So it is all about examining the risks and adding it to the model previewed for that effect. In this way we obtain a complete description of the company

and of the risks related with its activities. The updated description of the company is accompanied of a risk analysis founded on this description.

**Create the control program. -** It is important to know the risks, but is more important to know what controls must be performed for facing those risks. The control program permits to establish the list of those control, as well as its frequency and the identity of the person in charge to perform the,

**Establish the plan of the company treatment. -** It is evident that it is not necessary to cover all the risks detected in controls. Not all the risks are high. Thanks to the risks analysis it is possible to determine if a risk is high, medium or low. Moreover, there is not always enough staff for performing the necessary verifications. We need to select: Which risks must be cover or not? Controls can be done regarding to the frequency specified or not? This selection is in charge of the team responsible. The custom agent responsible of the company (the coordinator before the user) must describe in that plan which would be the work to apply to the referred company. The updating of the said plan is important and that explains why the coordinator must evaluate periodically which elements have been inspected, what has been found and the new information available. From these factors, the coordinator could update the global description of the company, the risks analysis and the control program. 

## Nuevo Consejo Directivo de BASC PERÚ

Luego de salir elegido en Octubre del 2013 en elecciones generales de nuestra organización, Raúl Saldías Haettenschweiler, representante del Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional (CONUFDI), asumió el cargo de Presidente del Consejo Directivo de BASC PERÚ para el periodo 2014-2015.

El nuevo Presidente sucede en el cargo a la Sra. María del Carmen Masías, quien dirigió los destinos de nuestra institución durante los periodos 2010-2011 y 2012-2013.

El nuevo Consejo Directivo está integrado por Carlos Vargas Loret de Mola (vicepresidente) en representación de la Asociación Peruana de Operadores Portuarios – ASPPOR; Armando Grados (director tesorero) representante de Frío Aéreo Asociación Civil; Aldo Defilippi (director secretario) en representación de la Cámara de Comercio Americana del Perú – AMCHAM; y María del Carmen Masías (past president) en representación de la Asociación Marítima del Perú – ASMARPE.

Los cargos de directores vocales recayeron en la Sociedad Nacional de Pesquería (SNP) representada por Ricardo Bernales; Asociación de Exportadores (ADEX) representada por Carlos

Lozada; Sociedad Nacional de Industrias (SNI) representada por Mateo Balarín; Asociación de Agentes de Aduana del Perú (AAP) representada por Paúl Jasau; Asociación Peruana de Agentes Marítimos (APAM) representada por Eugenio Beltrán; Cámara de Comercio de Lima (CCL) representada por Juan A. Morales Bermúdez; Asociación de Servicios Aeroportuarios Privados (ASAEP) representada por César Basulto; y la Sociedad de Comercio Exterior (COMEX) representada por Patricia Siles.

En nombre del flamante Consejo Directivo, Raúl Saldías H. ha expresado su agradecimiento y felicitación a la directiva saliente por los logros alcanzados, los cuales han permitido el crecimiento sostenido de nuestra organización y su posicionamiento como institución privada referente en la seguridad del comercio exterior peruano.

Asimismo, ha señalado que es el objetivo de los integrantes del actual directorio continuar promoviendo el comercio seguro mediante la implementación de prácticas seguras que permitan a las empresas gestionar los riesgos asociados al comercio internacional y fortalecer los lazos de cooperación con nuestros principales stakeholders.

## New Directive Council of BASC PERÚ

After being elected on October 2013 in general elections of our organization, Raúl Saldías Haettenschweiler, representative of the National Council of the Users of the International Physical Distribution System (CONUFDI by its Spanish name), assumed the role of President of the Directive Council of BASC PERU for the period 2014-2015.

The new president succeeds María del Carmen Masías, who leads the destinies of our institution during the periods 2010-2011 and 2012-2013.

The neW Directive Council will be integrated by Carlos Vargas Loret de Mola (vice president) in representation of the Peruvian Association of Port Operators – ASPPOR; Armando Grados (Treasure Manager) representative of the Asociación Civil Frío Aéreo; Aldo Defilippi (secretary manager) in representation of the American Camera of Commerce OF Peru –AMCHAM; and María del Carmen Masías (past president) representative of Asociación Marítima del Perú – ASMARPE.

The roles of the vowel directors rely in the Sociedad Nacional de Pesquería (SNP) represented by Ricardo Bernales; Asociación de Expor-

tadores (ADEX) represented by Carlos Lozada; Sociedad Nacional de Industrias (SNI) represented by Mateo Balarín; Asociación de Agentes de Aduana del Perú (AAP) represented by Paúl Jasau; Asociación Peruana de Agentes Marítimos (APAM) represented by Eugenio Beltrán; Cámara de Comercio del Lima (CCL) represented by Juan A. Morales Bermúdez; Asociación de Servicios Aeroportuarios Privados (ASAEP) represented by César Basulto; and la Sociedad de Comercio Exterior (COMEX) represented by Patricia Siles.

On behavior of the Directive Council, Raúl Saldías H. has expressed its gratitude and congratulation to the outgoing directive by the goals achieved, which have permitted the sustained grown of our organization and its positioning as private institution referring in Peruvian foreign trade security.

Moreover, he has stood that the purpose of the member of the new Directory is to continue promoting the secure commerce through the implementation of secure practices that allow the companies to manage the risks associated to international commerce and strength the cooperation links with our main stakeholders.

# 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:

Frio Aéreo Asociación Civil Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional - <b>CONUDFI</b> Asociación de Servicios Aeroportuarios Privados - <b>ASAEP</b> Asociación de Exportadores - <b>ADEX</b>	23 de abril
Sociedad de Comercio Exterior del Perú - <b>COMEXPERU</b> Cámara de Comercio de Lima - <b>CCL</b> Cámara de Comercio Americana del Perú - <b>AMCHAM</b>	21 de mayo
Sociedad Nacional de Industrias - <b>S.N.I</b> Sociedad Nacional de Pesquería - <b>SNP</b>	23 de julio

## Programa:

09:00 PALABRAS DE BIENVENIDA

09:10 TERCERO CIVIL RESPONSABLE

09:40 ROL DE LA DIRANDRO EN MATERIA DE SEGURIDAD PARA EL COMERCIO EXTERIOR

10:10 REPORTE DE EMBARQUES SOSPECHOSOS - AVISO DE CARGA

10:40 OPORTUNIDADES Y AMENAZAS EN EL COMERCIO EXTERIOR; SISTEMA DE GESTIÓN EN CONTROL Y SEGURIDAD DE LA CERTIFICACIÓN BASC

11:10 CLAUSURA

## Informes e Inscripciones:

[cynthia.flores@bascperu.org](mailto:cynthia.flores@bascperu.org) / [eventos@bascperu.org](mailto:eventos@bascperu.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](http://www.bascperu.org)

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