



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

CAPÍTULO PERÚ

Cargo

# Security

PUBLICACIÓN ESPECIALIZADA EN SEGURIDAD DE LA CADENA DE SUMINISTRO INTERNACIONAL

AÑO VIII / 2015 - 23



## Cadenas de suministro sostenible SUSTAINABLE SUPPLY CHAINS

### ARTÍCULO ESPECIAL

Función de la Autoridad Marítima del Perú en la seguridad portuaria.

#### DICAPI:

Vicealmirante Víctor Pomar Calderón,  
Director General de Capitanías y Guardacostas, DICAPI.

### ENTREVISTAS EN ESTA EDICIÓN

- Topy Top S.A.
- Ransa Comercial S.A.
- Servicios Generales Viviana E.I.R.L.
- Transportes Zetramsa S.A.C.
- Superintendencia Nacional de Control de Servicios de Seguridad, Armas, Municiones y Explosivos de Uso Civil, SUCAMEC.



BASC integra grupos de trabajo en dos entidades globales (Pág. 11).

Lo que todo transportista terrestre debe hacer (Pág. 19).

En agosto de 2013 había 420 empresas de seguridad, ahora hay 723 (Pág. 35).

# ¿Qué sectores pueden contar con la Certificación BASC?

La Certificación BASC está presente en los siguientes sectores:



## Contenido / Content

---

### EDITORIAL

- 2** Acuerdo multisectorial contra el narcotráfico  
*MULTI SECTOR AGREEMENT AGAINST DRUG SMUGGLING*

### PORTADA

- 3** Cadenas de suministro  
*SUSTAINABLE SUPPLY CHAINS*

### CARGA AÉREA

- 9** Concesión de aeropuertos regionales  
*CONCESSION OF REGIONAL AIRPORTS*
- 11** BASC integra grupos de trabajo en dos entidades globales  
*BASC PARTICIPATES IN WORK GROUPS IN TWO GLOBAL ENTITIES*

### SECTOR TEXTIL

- 13** (Entrevista a Topy Top S.A.) Con la certificación BASC desde el 2007  
*WITH THE BASC CERTIFICATION SINCE 2007*

### TRANSPORTE TERRESTRE

- 16** (Entrevistas a Ransa Comercial S.A., Servicios Generales Viviana E.I.R.L., Transportes Zetramsa S.A.C.) El robo de la carga en el transporte terrestre  
*CARGO THEFT IN LAND TRANSPORTATION*
- 19** Lo que todo transportista terrestre debe hacer  
*WHAT ALL HIGHWAY CARRIERS SHOULD DO*

### TRANSPORTE MARÍTIMO

- 24** Función de la Autoridad Marítima del Perú en la seguridad portuaria  
*ROLE OF THE MARITIME AUTHORITY OF PERÚ IN PORT SECURITY*

### TENDENCIAS

- 29** Se aumentará eficiencia de viajes, comercio y transporte  
*EFFICIENCY IN TRAVELS, TRADE AND TRANSPORTATION WILL INCREASE*
- 32** La propuesta TATLO  
*THE TATLO PROPOSAL*

### GESTIÓN GUBERNAMENTAL

- 35** (Entrevista a SUCAMEC) En agosto de 2013 había 420 empresas de seguridad, ahora hay 723  
*IN AUGUST 2013 THERE WERE 420 SECURITY COMPANIES, NOW THERE ARE 723*

### MUNDO BASC

- 39** Once nuevos estándares BASC Portuarios y Aeroportuarios  
*ELEVEN NEW PORT AND AIRPORT BASC STANDARDS*
- 40** Actualización en precintos de Alta Seguridad  
*UPDATE IN HIGH SECURITY SEALS*
- 40** BASC y las Naciones Unidas en campaña contra las drogas  
*BASC AND THE UNITED NATIONS CAMPAIGNING AGAINST DRUGS*





# Acuerdo multisectorial contra el narcotráfico

## MULTI SECTOR AGREEMENT AGAINST DRUG SMUGGLING

**R**ecientemente fueron instaladas en el país varias Mesas de Trabajo Multisectoriales con la finalidad de enfrentar el accionar del crimen organizado en el sector de las exportaciones. Dada la amplia y decidida participación de entidades privadas y públicas en esta inédita iniciativa, cabe esperar resultados auspiciosos.

El esfuerzo está dirigido principalmente a frenar la contaminación de contenedores con drogas como consecuencia de conspiraciones entre el crimen organizado y colaboradores corruptos en la cadena de suministro del comercio internacional, las que se ven facilitadas por vacíos en los procedimientos operativos de no pocos operadores del comercio internacional, tales como: una pobre evaluación de riesgos, insuficientes mecanismos de seguridad en controles de acceso, falta de dispositivos electrónicos para la trazabilidad de la carga, escasos sistemas de gestión de seguridad, entre otros.

BASC no es ajena a esta iniciativa. Casi todas las entidades privadas participantes conforman nuestro directorio, y en nombre de ellas contribuimos desde hace 17 años a la concientización y la capacitación de las más de 700 empresas asociadas, así como a funcionarios del sector público de la Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria (SUNAT), la Policía Nacional del Perú (PNP), el Ministerio Público (Fiscalía de la Nación), la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), la Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Drogas (DEVIDA), la Unidad de Inteligencia Financiera de la Superintendencia de Banca y Seguros (UIF-SBS), la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CÓRPAC), la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), la Dirección General de Transporte Acuático (DGTA), la Autoridad Portuaria Nacional (APN), la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU S.A.), entre otros. Sin ello, no dudamos, la situación sería mucho más preocupante.

De esta manera, estamos presentes en dos (02) de estas Mesas de Trabajo, así como en el Comité Técnico Normativo de Mejores Prácticas Logísticas del Instituto Nacional de Calidad (INACAL) desarrollando ideas y propuestas que potenciarán las acciones que conduzcan a minimizar los riesgos y promover una cultura de seguridad en las operaciones del comercio internacional peruano.

**R**ecently was installed in the country several multi sector tables work that will be responsible for removing the criminal activities of drug smuggling in the exports field. Given the broad and committed participation of private and public entities in this unprecedented initiative, it may expect good results.

The effort is directed mainly stop the pollution of containers with drugs as a result of conspiracies between racketeering and corrupt workers of international trade supply chain, which are facilitated by operative gaps in not few commerce operators such as: poor risks assessment, security mechanisms in access controls insufficient, lack of electronic devices for freight traceability, limited security manage systems, among others.

BASC is no stranger to this initiative. Almost all private entities involved constitute our directory and in their name, from since 17 years, we are contributing to the awareness and training of the more than 700 members, as well as to public sector officers of Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria (SUNAT), Policía Nacional del Perú (PNP), Ministerio Público (Fiscalía de la Nación), Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Drogas (DEVIDA), Unidad de Inteligencia Financiera de la Superintendencia de Banca y Seguros (UIF-SBS), Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CÓRPAC), Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), Dirección General de Transporte Acuático (DGTA), Autoridad Portuaria Nacional (APN), Empresa Nacional de Puertos (ENAPU S.A.), among others. Without this, no doubt, the situation would be much more worrisome.

In this way, we are present in two Work Tables as well as in the Comité Técnico Normativo de Mejores Prácticas Logísticas del Instituto Nacional de Calidad (INACAL), to developing ideas and proposals that will encourage the actions leading to minimize the risks and promote the security culture in the commerce Peruvian.

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  
Carolina Flores Porras

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

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



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

### Consejo Directivo / Directors Board

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

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

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

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

**Directores Vocales**  
Sociedad Nacional de Pesquería - SNP  
Ricardo Bernaldes Parodi

Asociación de Exportadores - ADEX  
Carlos Lozada Zingoni

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

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

Asociación Peruana de Agentes Marítimos - APAM  
Eugenio Beltrán Chávez

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

Asociación de Servicios Aeroportuarios Privados - ASAEP  
César Basulto Valdiviezo

Sociedad de Comercio Exterior - COMEX  
Patricia Siles Álvarez

Asociación Marítima del Perú - ASMARPE  
María del Carmen Masías

**Gerente General**  
César Venegas Núñez

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

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

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

REGISTRO DE MARCA: Certificado Nº 00153963  
(Resolución Nº 010346-2009/DSD-INDECOPI)

## Considera efectos sociales, económicos y éticos

CONSIDERING ENVIRONMENTAL, SOCIAL AND ECONOMIC EFFECTS

# Cadenas de Suministro Sostenible

## SUSTAINABLE SUPPLY CHAINS

Es la tendencia que avanza por la necesidad de supervivencia de la sociedad humana. La preservación del medio ambiente es el Norte y ahora se complementa con la consideración de los efectos de la actividad empresarial en la sociedad y la economía con prácticas éticas.

It is a growing trend due to the need for survival of human society. The goal is environmental preservation, and now this is complemented by the consideration of the effects business activities have on society and the economy with ethical practices.

La fragilidad del planeta y la condición de escasez de los recursos que posee así como el incesante incremento de la población humana, han preocupado siempre a los pensadores sociales y científicos. La inclusión de la empresa -en tanto protagonista económico- en esta preocupación, es relativamente nueva. Lo viene haciendo principalmente a través de la "responsabilidad social empresarial", concepto bajo el cual se considera que las acciones de una empresa impactan en las poblaciones, en los trabajadores y en el medio ambiente.

En este escenario, y tratando de abarcar todo el camino que recorre una empresa a través de sus operaciones ha surgido la siguiente inquietud: ¿Cómo las empresas pueden encontrar más valor utilizando como palancas la ética, la economía y la sociedad y el medio ambiente a través de sus cadenas de suministro? Esta interrogante define la más reciente preocupación de la industria mundial: Cadenas de suministro sostenibles, un enfoque que trata de abarcar el más amplio espectro de temas concurrentes cuando se trata de hacer negocio sostenible en el tiempo.

### La huella de carbono

En los últimos años, una iniciativa exitosa encaminada en dicho sentido, ha sido la reducción de la contaminación ambiental a través de la "huella del carbono". La creciente emisión de dióxido de carbono (CO2) en la atmósfera y su reconocido efecto sobre el clima ha sido la razón de este emprendimiento.

La huella de carbono es la cantidad de gases con los que una empresa "contribuye" al calentamiento global. Para medirlo se hace un recuento de las emisiones de dióxido de carbono (CO2) liberadas a la atmósfera por las actividades cotidianas en la producción y comercialización de bienes y servicios. En general, este concepto mide el impacto que provocan las actividades del ser humano en el medio ambiente y se determina según la cantidad de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) producidos.

El análisis respectivo abarca todas las actividades del ciclo de vida de un producto (desde la adquisición de las materias primas hasta su gestión como residuo), lo que ha llevado a los consumidores decidir qué productos comprar, basado en el nivel de contaminación que genera.

The fragility of the planet and the scarcity condition of its resources as well as the incessant increase in human population has always worried social thinkers and scientists. Including the company -as an economic protagonist- in this concern is relatively new. It has been doing it mainly through "corporate social responsibility"; this concept takes into account the fact that the activities of a company have an impact on the population, the workers and the environment.

In this scenario, and trying to cover all the steps a company takes throughout its operations, the following concern has been raised: How can companies find more va-

lue using ethics, the economy and society, and the environment as levers through their supply chains? This question defines the latest concern in the global industry: sustainable supply chains, an approach that tries to cover the broadest array of concurrent subjects when it comes to doing sustainable business in the long term.

### Carbon Footprint

In recent years, a successful initiative aiming that way has been the reduction of environmental pollution with the "carbon footprint". The increasing emissions of carbon dioxide (CO2) in the atmosphere and their known effect on climate have been the reason behind this venture.

The carbon footprint is the amount of gas with which a company "contributes" to global warming. To measure it, the carbon dioxide (CO2) emissions released into the atmosphere are calculated according to the daily activities in the production and commercialization of goods and services. In general, this concept measures the impact that human activities cause on the environment, and it is determined by the amount of greenhouse gas (GHG) emissions produced.

The respective analysis covers all the activities of the life cycle of a product (from the acquisition of raw materials to waste management), which has led consumers to decide which products to buy, based on the pollution levels generated.

## Desarrollo Sostenible en América Latina

### SUSTAINABLE DEVELOPMENT IN LATIN AMERICA

En un reciente estudio sobre Desarrollo Sostenible en la que participaron 205 ejecutivos de 18 países de América Latina, la firma PricewaterhouseCoopers (PwC) logró reflejar la percepción y el compromiso con la gestión de la sostenibilidad en las empresas de la región. Según el resultado, para el 80% de las empresas, la sostenibilidad es un factor relevante, e incluso, prioritario. El 49% que respondió la encuesta afirmó haber incorporado este elemento como parte de su estrategia central, en tanto los que aún no lo han hecho, reconocen que el tema tiene cierta importancia en sus empresas (13%).

Además, el 71% señaló que en su país es necesario contar con una estrategia para ser competitivos, mientras que un 26% consideró que ello no es actualmente un requisito, pero que lo será en el futuro. Según el enfoque de su estrategia de sostenibilidad,

In a recent study on Sustainable Development with the participation of 205 executives from 18 Latin American countries, PricewaterhouseCoopers (PwC) managed to reflect the perception and commitment to sustainability management in regional companies. According to the result, for 80% of the companies, sustainability is an important factor, and even a priority. 49% of the companies that answered the survey stated that they had incorporated this element as part of their core strategy, while those who still had not included it, acknowledged that this subject is of some importance for their companies (13%).

Furthermore, 71% affirmed that in their country it is necessary to have a strategy to be competitive, while 26% concluded that this is not currently a requirement, but it will be in the future. According to the ap-

proach of the sustainability strategy, companies can be divided into two groups. On one hand, those (the majority) with a strategy oriented toward external factors, identifying as main benefits the reputation, dialogue with stakeholders and employees retention. On the other hand, companies that believe that the benefits are connected to the core of their business in regards to innovation, cost savings and risk management. Another important factor addressed in the study is the issue of climate change, and its effect on business dynamics. The study also states that "In the past five years, 45% of the companies that participated in the study have been affected by extreme weather events or gradual climate changes, either in their operations or in their supply chain".

proach of the sustainability strategy, companies can be divided into two groups. On one hand, those (the majority) with a strategy oriented toward external factors, identifying as main benefits the reputation, dialogue with stakeholders and employees retention. On the other hand, companies that believe that the benefits are connected to the core of their business in regards to innovation, cost savings and risk management.

Another important factor addressed in the study is the issue of climate change, and its effect on business dynamics. The study also states that "In the past five years, 45% of the companies that participated in the study have been affected by extreme weather events or gradual climate changes, either in their operations or in their supply chain".

Fuente / Source: Revista Portafolio Colombia, Junio 2015.

Hay muchas razones por las que las empresas están gestionando los impactos del carbono a lo largo de sus cadenas de suministro. Ahora son conscientes que una buena actuación ambiental puede tener efectos positivos en sus beneficios, su reputación y la sociedad en su conjunto. Con la sostenibilidad de sus cadenas de suministro pueden reducir costos y ser más eficientes y ágiles.

### Enfoque de la sostenibilidad

En 2013, la Asociación para la Gestión de Operaciones APICS y la compañía PricewaterhouseCoopers (PwC) se unieron para estudiar cómo

el pensamiento gerencial actual intenta liderar, hacia diferentes prioridades, para avanzar en la sostenibilidad de la cadena de suministro. Ambas entidades se enfocaron en hallar la manera en que diferentes personas en la organización (manejo de la cadena de suministro, manejo de operaciones, y alta dirección)

There are many reasons why companies are managing carbon impacts throughout their supply chains. Now they are aware that a good environmental performance can have positive effects on their profits, their reputation and society as a whole. Sustainability in supply chains can reduce costs and make them more efficient and agile.

### Sustainability Approach

In 2013, the Association for Operations Management (APICS) and PricewaterhouseCoopers (PwC) got together to study how the current management thinking tries to lead towards different priorities to move forward in the sustainability of the supply chain. Both entities focused on finding the way in which different people in the organization (supply chain management, operations management and senior management) are developing the skills they are going to need to manage their businesses in a more sustainable way. Comparing and analyzing their perspectives, they sought to identify the levers that successful companies can

estén desarrollando las capacidades que necesitarán para manejar sus empresas de forma más sostenible. Comparando y analizando sus perspectivas, buscaron identificar las palancas que las empresas exitosas pueden utilizar para ayudar a crear valores tangibles a partir de estas iniciativas.

APICS es una de las más importantes asociaciones profesionales internacionales de cadenas de suministro y manejo de operaciones con sede en Estados Unidos, es proveedor de investigación, educación y programas de certificación dirigidos a lograr la excelencia en cadenas de suministro, innovación y resiliencia. Por su lado, PricewaterhouseCoopers es una reconocida multinacional de servicios profesionales con presencia global.

El estudio tuvo como base una encuesta realizada a los miembros de APICS, la cual fue conducida vía

online, habiendo recibido 162 respuestas de todo el mundo. De estas, un tercio representaban compañías con más de mil millones de dólares de utilidades. En tanto, el 34% eran asistentes de gerencia; 48% gerentes; y 19% eran directores y niveles superiores.

En el documento resultante lanzado en 2013 "Sustainable supply chains: Making value the priority" (Cadenas de suministro sostenibles: valorando la prioridad), ambas orga-

use to help create tangible values from these initiatives.

APICS is one of the most important international professional associations of supply chains operations management based in the United States; it provides research, education and certification programs aimed to achieve excellence in supply chains, innovation and resilience. On

the other hand, PricewaterhouseCoopers is a recognized multinational company of professional services with a global presence.

The study was based on an online survey taken by the same members of APICS, receiving 162 responses from around the world. Of all these, one third represented companies with more than one billion dollars in profits. Whereas 34% were assistant managers, 48% were managers, and 19% were directors or had higher positions.

In the final document released in 2013, "Sustainable supply chains: Making value the priority", both organizations agreed on the fact that sustainability has been on the executive agenda for years and now it is one of the fastest growing trends in supply chain management, although they first discovered that 39% of people responsible for the execution of sustainability strategies (mem-

### Revise su ámbito ambiental, social, económico y ético Check your environmental, social, economic and ethical areas

Busca entender... Try to understand...	Busca manejar... Try to manage...	... en la cadena de suministro ...in the supply chain
Riesgos y oportunidades en la cadena de suministro	Prácticas medioambientales y sus impactos en los sistemas naturales (con vida o sin vida), incluyendo ecosistemas, fuentes naturales, tierra, aire y agua.	Proveedores de materias primas
Impactos positivos y negativos de las prácticas en la cadena de suministro de la empresa	Prácticas sociales y sus efectos en los colaboradores, clientes, y comunidad, incluyendo prácticas laborales, derechos humanos, salud, educación, medios de vida y empoderamiento.	Operaciones controladas
El valor de las inversiones en sostenibilidad para el negocio	Prácticas económicas que impactan las condiciones económicas de entidades relacionados a la empresa y los sistemas económicos a nivel local, nacional y global. Las prácticas éticas en su relación con las leyes aplicables, regulaciones y sistemas morales.	Usos derivados de bienes y servicios
Risks and opportunities in the supply chain	Environmental practices and their impacts on natural systems (alive or not), including ecosystems, natural sources, soil, air and water.	Suppliers of raw materials
Positive and negative impacts of practices on the supply chain of the company	Social practices and their effects on employees, customers and the community, including work practices, human rights, health, education, livelihood and empowerment.	Controlled operations
The value of sustainable investments for the business	Economic practices that impact the economic conditions of entities related to the company and economic systems at local, national and global levels. Ethical practices in relation with applicable laws, regulations and moral systems.	Derived uses from goods and services

Fuente / Source: "Sustainable Supply Chains: Making value the priority", APICS, PwC, 2013.



## Comunicando prioridades para la sostenibilidad

	Diseño y plan	Fuente	Hacer	Entrega	Uso y devolución
<b>Medio ambiente</b>	Diseño para múltiples usos y reusos	Generar más material reciclado, reusar mas componentes	Diseñar procesos e invertir en tecnologías que incrementen eficiencia, reducir costos, y reusar materiales (p.ej. impresión en 3D)	Requerir envases ausentes, ligeros o retornables; mejorar la eficiencia de combustible	Crear devoluciones efectivos y canales de logística inversa
<b>Social</b>	Poblaciones subatendidas	Invertir en infraestructura comunitaria (p.ej. caminos, escuelas) para ayudar a mejorar la eficiencia de las fuentes	Reducir costos e infracciones (p.ej. innecesarios sobretiempos) proveyendo entrenamiento e incentivos a la gerencia de la fábrica y proveedores.	Involucrar a empresarios independientes para distribuir y vender productos en micromercados	Productos reutilizados para mercados desatendidos
<b>Económico</b>	Apoyo a la creación de habilidades, empleo, y desarrollo económico en comunidades de interés.	Generar componentes y accesorios localmente para incrementar la resiliencia de la cadena de suministro y bajar costos	Inversión en hubs geográficos de fabricación para ayudar a mejorar la eficiencia de la cadena de distribución (p.ej. transferencia de tecnología)	Incrementar el tamaño y la participación de mercados locales (p.ej. distribuir en áreas no alcanzadas)	Asociarse con empresarios que pueden desmontar productos y generar el máximo valor de los materiales extraídos (puede requerir cambios en el diseño del producto).
<b>Ético</b>	Proteger la propiedad intelectual	Dar prioridad a proveedores y agricultores con apropiadas prácticas éticas	Manejar los riesgos de falsificación	Dar prioridad a distribuidores con prácticas éticas apropiadas	Procesar los desperdicios éticamente

Fuente: "Sustainable Supply Chains: Making value the priority", APICS, PWC, 2013.

nizaciones coinciden en que la sostenibilidad ha estado en la agenda ejecutiva durante años y ahora es una de las tendencias de más rápido crecimiento de la gestión de cadenas de suministro, aunque, preliminarmente descubrieron que el 39% de las personas responsables de la ejecución de las estrategias de sostenibilidad (miembros de APICS) señala que los altos ejecutivos de las empresas no estaban proporcionando los mandatos, incentivos y recursos para poner en acción una política de sostenibilidad de la cadena de suministro, lo que significaba una desconexión con el nivel medio de gestión.

Cambiar esta situación implica

ser conscientes que la sostenibilidad está evolucionando en el sentido de ser algo mucho más estratégico y comercial de lo que se ha conocido en el pasado. Según los expertos, básicamente lo que el empresario necesita entender es que un beneficio no es sólo la diferencia entre sus ventas y sus costos. Si el emprendedor tiene sueños a largo plazo, hay una gran cantidad de costos ocultos

bers of APICS) indicates that the top executives of the companies were not providing orders, incentives and resources to put into action a sustainability policy in the supply chain, which meant a disconnection from

the middle management level.

Changing this situation involves being aware that sustainability is evolving, becoming something much more strategic and commercial than it ever was in the past. According to the experts, what a businessman needs to understand basically is that benefits are not only the difference between their sales and costs. If the businessman has long-term dreams, there is a large amount of hidden costs that make them unsustainable. Experience reveals how companies try to get into several markets, but they do not pay enough attention to the sustainable needs of that specific market, so they are rejected.



## Communicating priorities for sustainability

	Design and plan	Source	To do	Delivery	Use and return
<b>Environment</b>	Design for multiple uses and reuses	Generate more recycled material; reuse more components	Design processes and invest in technologies that increase efficiency, reduce costs, and reuse materials (e.g. 3D printing)	Request for absent, light or returnable containers; improve fuel efficiency	Create effective returns and channels of reverse logistics
<b>Social</b>	Underserved populations	Invest in community infrastructure (e.g. roads, schools) to help improve the efficiency of the sources	Reduce costs and infractions (e.g. unnecessary overtimes) providing training and incentives to the factory management and suppliers	Involve independent entrepreneurs to distribute and sell products in micro-markets	Reused products for neglected markets
<b>Economic</b>	Support the creation of skills, employment, and economic development in communities of interest	Generate components and accessories locally to increase the resilience of the supply chain and lower costs	Investment in manufacturing geographic hubs to help improve the efficiency of the distribution chain (e.g. technology transfer)	Increase the size and the participation of local markets (e.g. distribute in unreached areas)	Partner with entrepreneurs that can disassemble products and generate the maximum value of the extracted materials (this may require changes in the product design)
<b>Ethical</b>	Protect intellectual property	Prioritize suppliers and farmers with appropriate ethical practices	Manage the risks of forgery	Prioritize distributors with appropriate ethical practices	Process waste ethically

Source: "Sustainable Supply Chains: Making value the priority", APICS, PWC, 2013.

que no lo hacen sostenible. La experiencia revela cómo las empresas tratan de entrar en varios mercados, pero no prestan suficiente atención a las necesidades sostenibles de ese mercado específico, por lo que llegan a ser expulsados.

Para identificar respectivamente las oportunidades estratégicas y comerciales, las empresas deben pensar en términos generales acerca del potencial empresarial así como de la sociedad, más allá de los impactos ambientales, lo cual incluye los impactos sociales, económicos y éticos. A este respecto, el documento citado presenta un cuadro resumen (ver cuadro) que lleva a mirar toda la cadena de suministro de una empresa a través de los lentes de cada impacto, lo cual pueden ayudar a los líderes de operaciones ver qué ac-

ciones tomar para cada tema específico cuidando su rentabilidad.

Esto también puede ser usado para cuestionar qué tan bien sus ideas pueden alinearse con las prioridades existentes para construir las capacidades de la cadena de suministro, tal como su capacidad de recuperación frente a una ruptura (resiliencia), o su agilidad.

To identify the strategic and commercial opportunities respectively, companies must think in general terms about the business potential as well as the potential of society, going beyond the environmental impacts, which include social, economic and ethical impacts. In regards to this, the aforementioned document presents a synthesis chart

(see chart) that makes us look at the entire supply chain of a company through the glasses of each one of the impacts, which can help the operation leaders to see what actions to take for each specific subject while taking care of their profitability.

This can also be used to question how well their ideas can be aligned with the existing priorities in order to build the abilities of the supply chain, such as their ability to recover from a breakdown (resilience) or their agility.

### Lack of a coherent strategy

The phrase "The means exist, but no one does it" can faithfully portray one of the main obstacles to move forward with the implementation of

## Falta de estrategia coherente

La frase “Existen los medios, pero no se hace” puede retratar fielmente uno de los principales obstáculos para avanzar en la implementación de una estrategia de sostenibilidad: coherencia entre la intención y la acción. Esta situación se da incluso en los mercados desarrollados y grandes transnacionales. En el estudio mencionado, el 37% de los profesionales de operaciones citó esta falta de estrategia coherente como un obstáculo para el éxito de su empresa en esta área.


Una solución frente a esto podría ser una estrategia bien comunicada que ayude a establecer la dirección de proyectos que no puede tener resultados inmediatos o fácilmente cuantificables, pero tienen estratégica importancia por sus efectos en la reputación de la empresa con inversionistas, por ejemplo. Es cierto que las prioridades de sostenibilidad pueden perderse en medio de la toma de decisiones del día a día, lo que hace difícil para las personas apreciar las metas de la sostenibilidad, sobre todo cuando hay un montón de presión sobre el crecimiento del negocio.

## Haciendo un plan coherente

Comunicar el objetivo de la sostenibilidad de las cadenas de suministro y sus prioridades con un plan coherente de extremo a extremo puede ayudar a identificar las prioridades ambientales, sociales, económicas y éticas. Valga señalar que este plan guarda relación con el “modelo SCOR” (Supply Chain Operations Reference model), esquema de trabajo diseñado por APICS y que conecta procesos de negocios, medidas de rendimiento, y prácticas y habilidades de personas dentro de una estructura definida.

El gerenciamiento de las prácticas está entre las principales barreras para el éxito de las empresas con la sostenibilidad de la cadena de suministro. Estas barreras incluyen la capacidad de medir y monitorear los objetivos y metas, así como la medición del desempeño de los colaboradores y los incentivos no están alineados a los resultados de la sostenibilidad.

Todavía hay mucho que hacer para motivar a los colaboradores para ayudar a la empresa a alcanzar sus metas. Un sistema de incentivos, incluyendo actualización de la descripción del trabajo atado a metas de bonificación o compensación individual pueden ayudar.

Cuando las empresas amplían sus perspectivas sobre la sostenibilidad y adoptan estrategias claras para un comportamiento ético, económico, y social (y medioambiental) a través de sus cadenas de suministro, las nuevas fuentes de valor emergen, y cuando esas estrategias más amplias se combinan con la medición y el monitoreo, la consistente priorización y el compromiso de la dirección, el valor entero de sostenibilidad se desbloquea en la organización. 

a sustainability strategy: coherence between intention and action. This situation takes place even in developed markets and major transnational companies. In the aforementioned study, 37% of operation professionals mentioned this lack of coherent strategy as an obstacle for the success of their company in this area.

A solution for this could be a well-communicated strategy that helps to establish the direction of projects that cannot have immediate or easily quantifiable results, but that have strategic importance due to its effects on the reputation of the company with investors, for example. It is true that sustainability priorities can get lost amidst the everyday decision making, which makes it difficult for people to appreciate the goals of sustainability, especially when there is a lot of pressure regarding business growth.

## Making a coherent plan

Communicating the goal for the sustainability of supply chains and its priorities with a coherent end-to-end plan can help to identify the environmental, social, economic and ethical priorities. It is worth noting that this plan is related to the “SCOR model” (Supply Chain Operations Reference model), a work scheme designed by APICS that connects business processes, performance measures, and practices and skills of people within a defined structure.


Practice management is one of the main obstacles for the success of companies in regards to the sustainability of the supply chain. These limitations include the ability of measuring and monitoring the objectives and goals, as well as measuring the employees’ performance and whether the incentives are aligned or not to the sustainability results.

There are still many things to do in order to motivate employees so that they can help the company reach its goals. An incentives system, including updating the description of bonus tied to goals or individual compensation could prove useful.

When companies expand the perspectives on sustainability and adopt clear strategies for ethical, economic and social (and environmental) behavior, through the supply chains, new sources of value will emerge, and when these broad strategies are combined with measurement and monitoring, consistent prioritization and management commitment, the entire value of sustainability can be unleashed in the organization.

Practice management is one of the main obstacles for the success of companies in regards to the sustainability of the supply chain. These limitations include the ability of measuring and monitoring the objectives and goals, as well as measuring the employees’ performance and whether the incentives are aligned or not to the sustainability results.

There are still many things to do in order to motivate employees so that they can help the company reach its goals. An incentives system, including updating the description of bonus tied to goals or individual compensation could prove useful.

When companies expand the perspectives on sustainability and adopt clear strategies for ethical, economic and social (and environmental) behavior, through the supply chains, new sources of value will emerge, and when these broad strategies are combined with measurement and monitoring, consistent prioritization and management commitment, the entire value of sustainability can be unleashed in the organization. 





## Concesión de aeropuertos regionales

### CONCESSION OF REGIONAL AIRPORTS

Con el anuncio en junio pasado de que la concesión de aeropuertos regionales proseguirá el próximo año 2016 con la entrega de los aeropuertos de Jauja, Jaén y Huánuco, el director de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), Juan Carlos Pavic, al parecer quiso calmar los ánimos negativos respecto a la ya evidente desaceleración económica del país, confirmada por la drástica reducción de dos cifras de las exportaciones no solo tradicionales sino también ahora de las exportaciones no tradicionales, sector que hasta hace poco conservaba un comportamiento creciente.

De concretarse lo anunciado por el alto funcionario de la DGAC se tratará del tercer paquete de aeropuertos a ser concesionado después de una parálisis de seis años de este importante proceso que busca elevar el nivel y la calidad de la infraestructura aeroportuaria peruana, una necesidad imperiosa, desde hace décadas, para poner la plataforma exportadora del país a la altura de la demanda

de los mercados internacionales. Según el Instituto de Estudios Peruanos (IPE) el Perú cuenta con un total de 145 terminales aéreas, entre los que se incluyen 11 aeropuertos internacionales, 20 aeropuertos nacionales, 104 aeródromos y diez helipuertos.

Sobre los aeropuertos concesionables, según el MTC los resultados del estudio elaborado por el Consorcio Currie & Brown/Masons, de los 35 aeropuertos que presentan movimiento comercial, 19 podrían ser entregados en concesión al sector privado.

In June an announcement was made regarding the concession of regional airports, a process that will continue in the year 2016, when the airports of Jauja, Jaén and Huánuco will be handed over; Juan Carlos Pavic, the director of the General Directorate of Civil Aviation (DGAC) of the Ministry of Transport and Communications (MTC), apparently wanted to calm down the negative mood regarding an already evident economic slow-

down in the country, confirmed by the drastic reduction of two figures not only in traditional exports but also in non-traditional exports, a sector that until recently maintained a growing profile.

If the announcement is confirmed by the senior officer of the DGAC, it will be the third package of airports that will be a part of a concession after a six years immobilization regarding this important process. The goal is to increase the level and quality of Peruvian airport infrastructure, a necessity already urgent decades ago, and to put the country's export platform at the level of the demands of the international markets. According to the Institute of Peruvian Studies (IPE) Perú has a total of 145 air terminals, including 11 international airports, 20 domestic airports, 104 airfields and ten heliports.

About the airports that are part of the concession, according to the MTC and the study results released by Currie & Brown / Masons Consortium, out of the 35 airports that have commercial movement, 19 could be handed over to the private sector under concession.



Perú: Flujo de carga en aeropuertos a excepción de Lima y Callao 2014

Perú: Freight flow in airports, excluding Lima and Callao - 2014

AEROPUERTOS/ AERODROMOS	TOTAL KG.		TOTAL KG. (E/S)
	Entrada	Salida	
ANDAHUAYLAS	10,109	430	10,539
ATALAYA	34,917	8,180	43,097
CUSCO	1,663,485	554,098	2,217,583
CHIMBOTE	215	165	380
HUANUCO	37,428	13,333	50,761
ILO	0	0	0
JAUJA	2,776	125	2,901
JUANJUI	0	0	0
MAZAMARI	499	814	1,313
NAZCA	724	815	1,539
RIOJA	0	0	0
ROD. DE MENDOZA	0	0	0
SAPOSOA	0	0	0
TINGO MARIA	534	750	1,284
TOCACHE	44	45	89
YURIMAGUAS	62,049	62,592	124,641
TOTAL NACIONAL	1,812,780	641,347	2,454,127

Nota: Sólo se consideran aeropuertos administrados por CORPAC S.A.


Fuente / Source: CORPAC

A la fecha, la necesidad de infraestructura moderna aún es latente a pesar de que casi la totalidad de los principales aeropuertos regionales ya han sido dados en concesión. Esto es así porque las concesionarias se han enfocado primeramente en la mejora de los servicios básicos para luego continuar en proyectos de desarrollo infraestructural.

Así, Aeropuertos del Perú (ADP), ganador del primer paquete concesionado (Anta, Cajamarca, Chachapoyas, Chiclayo, Iquitos, Pisco, Piura, Pucallpa, Talara, Tarapoto, Tumbes, y Trujillo), proyecta hacer entrega de las obras de mejora durante el presente año o el siguiente. En tanto el concesionario del segundo paquete de aeropuertos, Aeropuertos Andinos del Perú (AAP) - Andahuaylas, Arequipa, Juliaca, Tacna, Ayacucho, Puerto Maldonado, presentó los avances de su plan de inversiones a finales del 2014 en los aeropuertos de Tacna y Ayacucho.

Mientras tanto, respecto al tercer paquete de aeropuertos,

Juan Carlos Pavic indicó que durante este año “se priorizará la ejecución de inversiones para dejar dichos aeropuertos en óptimas condiciones” para ser concesionados con éxito.

Reveló además que actualmente existen cinco aerolíneas que realizan vuelos regulares en el mercado nacional: Lan Perú, Star Perú, Peruvian Airlines, Avianca-Taca Perú y LC Perú. En vuelos internacionales, además de American Airlines, Avianca, KLM, United, entre otros, destaca el retorno de Air France. 

Currently, the need for modern infrastructure is still evident even though almost all of the major regional airports have been given in concession. The reason behind this is because concession holders have focused primarily on improving basic services to continue afterwards with infrastructure development projects.

Peru Airports (ADP), concession holder of the first concession package (Anta, Cajamarca,

Chachapoyas, Chiclayo, Iquitos, Pisco, Piura, Pucallpa, Talara, Tarapoto, Tumbes and Trujillo) is planning to complete improvement works this or next year. The second concession holder, Andean Airports of Peru (AAP) - Andahuaylas, Arequipa, Juliaca, Tacna, Ayacucho, Puerto Maldonado, presented the progress of its investment plan at the end of 2014, in the airports of Tacna and Ayacucho.

Meanwhile, regarding the third package of airports, Juan Carlos Pavic said that during this year “the execution of investments will be prioritized to have these airports in optimal conditions”, so that they can be successfully granted in concession.

Pavic further revealed that there are currently five airlines that have regular flights in the domestic market: Lan Peru, Star Peru, Peruvian Airlines, Avianca, Taca Peru and LC Peru. On international flights, in addition to American Airlines, Avianca, KLM, United and others, the return of Air France can be highlighted. 



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

## CAPÍTULO PERÚ

A partir de este año en la Organización Mundial de Aduanas y la Cámara Internacional del Comercio

Starting this year, in the World Customs Organization and the International Chamber of Commerce

# BASC integra grupos de trabajo en dos entidades globales

## BASC PARTICIPATES IN WORK GROUPS IN TWO GLOBAL ENTITIES

El pasado 10 de Junio de 2015, en Bruselas, Bélgica, el Secretario General de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), Kunio Mikuriya, anunció en el marco de reuniones de la Comisión de Políticas de dicha entidad, su decisión de elegir a BASC dentro de la nueva estructura del Grupo Consultivo del Sector Privado (Private Sector Consultative Group - PSCG) junto a otras 20 organizaciones.

Anteriormente, a mediados del 2014, el máximo ejecutivo de la OMA había anunciado como una de sus metas reestructurar la constitución del PSCG, la que permanecía sin cambios desde el año 2006. Entre los objetivos de la reestructuración figuraba la reducción del tamaño del grupo, de 30 a 21 miembros; asegurar la diversidad de sectores industriales; lograr un balance geográfico; contar con mayor representación de empresas y menos asociaciones. Para ello, el señor Mikuriya buscó la opinión de los representantes de las administraciones de aduanas, así como de los seis vice

presidentes regionales entre otros funcionarios de la OMA.

De acuerdo a Fermín Cuza, Presidente Internacional y Director Ejecutivo (e) de World BASC Organization (WBO), cada Capítulo BASC ha venido desempeñando un importante papel en el reconocimiento de la OMA al liderazgo de BASC en las Américas al promover alianzas entre las aduanas y el sector privado, la seguridad en la cadena logística y las prioridades de la OMA, tales como el programa del Operador Económico Autorizado (OEA) y el Acuerdo

On June 10th, 2015, in Brussels, Belgium, Kunio Mikuriya, General Secretary of the World Customs Organization (WCO), made an announcement. During the meetings of the Policy Committee of the WCO, Mikuriya announced his decision to choose BASC to become a part of the new structure of the Private Sector Consultative Group (PSCG) along with 20 other organizations.

Earlier, in mid-2014, the top

executive of the WCO announced as one of his goals the restructuring of the PSCG constitution, which had remained unchanged since 2006. The objectives of the restructuring included downsizing the group, from 30 to 21 members; ensuring industries diversity; ensuring geographical balance; achieving a greater representation of companies and having less associations. In order to succeed, Mr. Mikuriya sought the opinion of the representatives of customs administrations as well as six regional vice presidents and other officers of the WCO.

According to Fermín Cuza, International President and Executive Director (e) of the World BASC Organization (WBO), each BASC Chapter has been playing an important role in WCO's recognition of BASC's leadership in the Americas by promoting alliances between customs and the private sector, security in the logistics chain and the WCO priorities, such as the Authorized Economic Operator (OEA) pro-

de Facilitación del Comercio (Trade Facilitation Agreement-TFA) recientemente firmado en el seno de la Organización Mundial del Comercio (OMC).

En este sentido, los capítulos BASC han brindado capacitación sobre el programa OEA a más de 100 oficiales de aduanas y administraciones de aduanas en nueve países y han hablado sobre los beneficios de este programa en diversas conferencias de la OMA no solamente en países BASC sino en China, Corea, Europa y a lo largo de las Américas.

## También en la Cámara Internacional del Comercio

Adicionalmente, el señor Fermín Cuza ha dado a conocer que World BASC Organization (WBO) forma parte, desde enero del presente año, de la Comisión de Aduanas y Facilitación del Comercio en la Cámara Internacional del Comercio (International Chamber of Commerce – ICC), con sede en París, Francia.


De esta manera, actualmente a través de su participación directa y activa en la Organización Mundial de Aduanas y la Cámara Internacional del Comercio, BASC se mantiene en una posición de influencia en las decisiones que tomen estas organizaciones internacionales, lo que esperamos impacten positivamente en la aplicación de las políticas de seguridad y facilitación del comercio de las aduanas de los países donde BASC tiene presencia.

## Cambio organizacional interno

Con el objetivo de maximizar el valor de nuestra participación en los dos organismos mencionados, internamente se ha constituido la “Comisión BASC de Aduanas y Facilitación

del Comercio”, la misma que estará conformada por Directores Ejecutivos de los Capítulos BASC y miembros del Consejo Directivo.

Esta Comisión apoyará la representatividad y el trabajo de nuestro Presidente Internacional ante la Organización Mundial de Aduanas y la Cámara Internacional del Comercio, y asegurará que los Capítulos BASC se mantengan informados, que participen en establecer alianzas con las aduanas y otras organizaciones y que promuevan el programa OEA y el Trade Facilitation Agreement (TFA) para beneficio de las empresas en los países miembros.

Entre tanto, con la finalidad de fortalecer la capacidad institucional de BASC para responder adecuadamente el reto que supone ser parte del proceso de la toma de decisiones en las dos instituciones de renombre global, nuestros directivos se encuentran trabajando en Washington D.C. en una campaña de capacitación y desarrollo de competencias dirigido a los Directores Ejecutivos de los capítulos BASC que operan en diversos países. 

gram and the Trade Facilitation Agreement (TFA), recently signed on the World Trade Organization (WTO).

In this regard, the BASC chapters have provided training on the OAS program to more than 100 custom officers and custom administrations in nine countries and have spoken about the benefits of this program in several WCO conferences, not only in BASC countries but also in China, Korea, Europe and the Americas.

## Again in the International Chamber of Commerce

Additionally, Mr. Fermín Cuza has announced that, since


January 2015, the World BASC Organization (WBO) is part of the Committee on Customs and Trade Facilitation in the International Chamber of Commerce (ICC) based in Paris, France.

Therefore BASC is currently participating directly and actively in the World Customs Organization and the International Chamber of Commerce; BASC holds a position of influence over the decisions that these international organizations will take, thus we expect a positive impact on the implementation of security policies and facilitation of customs trade in countries in which BASC is present.

## Internal organizational change

With the objective of maximizing the value of our participation in these two organizations, a “BASC Committee for Customs and Trade Facilitation” has been formed internally, and it consists of Executive Directors of the BASC Chapters and Board members.

The Committee will support the representativeness and the work of our International President before the World Customs Organization and the International Chamber of Commerce, and it will ensure that BASC Chapters are kept informed, involved in establishing partnerships with customs and other organizations, promoting the OAS program and the Trade Facilitation Agreement (TFA) to benefit the companies from member countries.

Meanwhile, in order to strengthen BASC’s institutional capacity to adequately respond to the challenge of being a part of the decision-making process in two institutions of global renown, our directors are working in Washington DC in a campaign of training and skills development aimed at the Executive Directors of BASC chapters operating in different countries. 





## Con la certificación BASC desde el 2007

WITH THE BASC CERTIFICATION SINCE 2007

Martin Klaua S., Gerente General Corporativo de Topy Top S.A., revela que mantener una constante preocupación por el cumplimiento de los requisitos de seguridad en toda su cadena logística con la certificación BASC ha sido un factor importante para lograr la posición de liderazgo que tienen.

Martin Klaua S., Corporate General Manager of Topy Top S.A., reveals that to maintain a constant concern for compliance with safety requirements across its supply chain with the BASC certification has been an important factor for achieve the leading position they have.

### ¿Cuáles son los principales productos que exporta y a qué mercados?

Actualmente exportamos el 70% de nuestra producción de prendas de vestir en tejido de punto, principalmente a Estados Unidos y Alemania. La otra parte se distribuye a través de la cadena de tiendas Topitop ubicadas en Perú, Venezuela y Ecuador. Nuestra proyección es expandirnos a otros mercados con nuestras propias marcas diseñadas y producidas en nuestras plantas.

### ¿Cuál es su reflexión sobre los efectos en el sector exportador y empresarial respecto de las noticias sobre actividades ilícitas como corrupción y narcotráfico?

Nuestra empresa se ha preparado en forma proactiva desde el año 2007, fecha desde la cual con-

tamos con la Certificación BASC. La aplicación de los estándares BASC a nivel de nuestros procesos, nos ha enseñado una cultura de prevención ante cualquier posibilidad de intrusión o contaminación de nuestros productos, y nos ha permitido identificar cuáles son los riesgos y en qué parte de nuestros procesos se encuentra la criticidad de los mismos.

La Certificación BASC aborda requisitos de seguridad no sólo de la propia empresa exportadora, sino que involucra un aseguramiento con los asociados

### What are the main products that you export and toward which markets?

We currently export 70% of our production of garments in knitted fabric, mainly to the United States and Germany. The other part is distributed through the Topitop chain stores in Peru, Venezuela and Ecuador. Our projection is to expand into other markets with

our own brands designed and produced in our plants.

### What is your reflection about the effects over the export and business sector regarding the news about illegal activities such as corruption and drug smuggling?

Our company is proactively prepared since 2007, when accomplishment the BASC Certification. The application of the BASC standards in our processes, has taught us a prevention culture against any possible intrusion or contamination of our products, and has allowed us to identify which the risks are and what part of our processes are critical.

The BASC certification addresses the safety requirements not only of the export company, but involves an assurance with business partners, ie customers and suppliers associated with secure commerce in parallel.

de negocio, es decir: Clientes y Proveedores asociados paralelamente por un comercio seguro.

### **¿Cuáles son las prioridades de su empresa para responder las necesidades de seguridad que requieren sus embarques hacia el exterior?**

Topy Top, de acuerdo a la realidad actual, debe mantener una constante preocupación por el cumplimiento de los requisitos de seguridad en toda su cadena logística, Con la certificación BASC la organización involucra a su personal clave y difunde a través de ellos nuestra cultura de seguridad cuya prioridad se refleja en cada auditoría externa, desde la contratación de personal, accesos a la organización, monitoreos a las áreas críticas a través de un CCTV, el control de precintos y seguridad en la carga inspeccionando los contenedores, acompañando la carga y aplicando evaluaciones toxicológicas, domiciliarias así como refrescando el conocimiento a todo el personal involucrado con las exportaciones.

### **¿Podría mencionar los procedimientos o controles de seguridad a que son sometidos los embarques de su empresa, desde los puertos de origen en el Perú hasta los puertos de destino en el exterior?**

- Ficha de Evaluación Riesgo Cliente
- Acuerdos de Seguridad según IPER y Visita a los Asociados de Negocio
- Control de Precintos
- Inspección de Tractor o Camión
- Inspección de Contenedores
- Despacho de Mercadería y Control de Pesos
- Material de grabación

desde el inicio de la carga hasta la salida del contenedor de la rampa de la empresa.

- Carga y custodia de mercadería hasta el punto de destino según Incoterms.
- Personal de Seguridad Evaluado según IPER

### **De acuerdo a su política de seguridad logística basada en el Sistema de Gestión y Control de Seguridad BASC ¿Qué procedimientos se aplican en su empresa en casos de sospechas de actividades ilícitas o de conspiraciones internas?**

Topy Top cuenta con un procedimiento documentado "Reporte de Actividades Sospechosas", el cual es difundido desde que los colaboradores ingresan a laborar y se refresca periódicamente por diversos medios de comunicación al interior de la empresa, estando en condiciones comprobadas de darle cumplimiento.

Cada Asociado de Negocio es evaluado en temas del origen y destino de sus operaciones de comercio internacional. Asimismo, se evalúan temas de índole Legal, Comercial y Financiero en

### **What are the priorities of your company to satisfy the security needs that require its shipments towards abroad?**

Topy Top, according to the current reality, must maintain a constant concern for compliance with the safety requirements throughout its supply chain. With the BASC certification, our organization involve his key personnel and disseminates our security culture through them our safety culture whose priority is reflected in every external audit, from recruitment, access to the organization, monitoring critical areas

through a CCTV, the control of security seals and inspecting cargo containers, loading and applying accompanying toxicological and in-home evaluations as well as refreshing the knowledge to all personnel involved with exports.

### **Could you mention the procedures or security controls that are submitted to your shipments from the Peruvian ports until the destination ports abroad?**

- Evaluation form customer - risk.
- Security agreements according IPER and visiting to business partners.
- Seals control.
- Inspection of truck and trailer.
- Container inspection.
- Dispatch of freight and weight control.
- Recording from the beginning of the load until container departure of the company's ramp.
- Loading and custody of freight until the destination point according Incoterms.
- Personnel security evaluated according IPER.

### **According to your logistics policy based in the System of Management and Control of Security BASC, what procedures apply in your business in cases of suspected of illegal activities or internal conspiracies?**

Topy Top has a documented procedure "Suspicious Activity Report", which is diffused since that new employees begin to work and is refreshed periodically by several medias within the company, being able to accomplish his execute.

## La empresa The company

Topy Top S.A. es una empresa dedicada a la exportación de telas y prendas de vestir, de moda casual de tejido de punto. Se inició en 1985 y es una empresa de manufactura textil peruana que se encuentra entre los primeros lugares del ranking exportador.

Topy Top, luego de casi tres décadas de aprendizaje competitivo y mejora continua, posee gran experiencia en innovación de confecciones, la cual se refleja en una marcada preferencia del consumidor final del Perú y del exterior.

Cuenta con un moderno complejo industrial, con cinco plantas textiles equipadas con maquinaria de última generación y con personal altamente capacitado que permite asegurar la entrega oportuna de sus productos a precios competitivos y con calidad.

Topy Top S.A. is a company dedicated to the export of textiles and garments, and fashion casual of knitting. It began in 1985 and is a Peruvian textile manufacturing company. It is among the top ranking exporters.

Topy Top, after nearly three decades of competitive learning and continuous improvement, has has great experience in innovation of garment, which is reflected in a marked preference of the Peruvian consumer and abroad.


It has a modern industrial complex with five textile plants equipped with latest machinery and highly trained staff who can ensure timely delivery of its products at competitive prices and quality.

Fuente / Source: Revista Portafolio Colombia, Junio 2015.

el que se incluye la frecuencia de operaciones, valor y tipo de mercancía o requerimientos que salen de lo normal.


### **¿Cómo puede enfrentar el sector empresarial peruano a la amenaza creciente de corrupción, narcotráfico y lavado de activos?**

La mejor forma de estar preparados ante una amenaza de este tipo es capacitar constantemente al personal, dando a conocer las diversas modalidades de delito así como las posibles formas de abordar a personal inocente en

su afán de involucrar empresas con sus actos delictivos, monitorear las actividades de acuerdo a nuestros procedimientos y aplicar en forma sostenida los requisitos y estándares de la Norma BASC los cuales nos proporcionan las herramientas de ayuda en forma integral para estar preparados ante cualquier amenaza. 

Each business partner is evaluated in topics of origin and destination of their international trade operations. Likewise, legal issues, commercial and financial topics are evaluated, including frequency of operations, value and kind of goods or requirements out of the ordinary.

### **How can face the Peruvian business sector to the growing threat of corruption, drug smuggling and money laundering?**

The best way to be prepared for a threat of this kind is training permanently the staff, publicizing the modalities of crime and possible ways of addressing innocent staff in an effort to involve companies within their criminal acts, monitoring the activities according to our procedures and steadily implement the requirements and standards BASC the which ones provide us the tools to help us comprehensively to be prepared for any threat. 



# El robo de la carga en el transporte terrestre

## CARGO THEFT IN GROUND TRANSPORTATION

Tres empresas de este rubro claman básicamente por mayor presencia policial en zonas críticas para frenar este problema con visos de estar aumentando.

Three ground transportation companies basically demand a greater police presence in critical zones to stop an increasingly frequent problem.



RANSA COMERCIAL S.A.,  
Luis Enrique Casallo Castilla,  
asesor de seguridad integral.



SERVICIOS GENERALES  
VIVIANA E.I.R.L., Fernando  
Saavedra Morales,  
coordinador BASC.



TRANSPORTES ZETRAMSA  
S.A.C., Kelwin Velásquez  
Zapata, gerente QHSE y  
coordinador BASC.

**D**escriba los servicios de transporte terrestre de mercadería de comercio internacional que ofrece.

**RANSA.-** Transporte de carga de exportación desde los almacenes del exportador hasta los depósitos autorizados y de estos al terminal marítimo portuario. Transporte de carga diversa de Importación en general.

**SGV.-** Ofrecemos servicios de transporte de carga nacional e internacional, incluyendo productos como harina de pescado, harina de papa, harina de camarón, harina de pan, y afrecho de trigo.

**ZETRAMSA.-** Transporte terrestre de explosivos e insumos para voladura en camiones, barandas y cisternas.

**¿Cómo observa usted la problemática de los robos a camiones y la carga? ¿Su empresa ha tenido esta experiencia?**

**RANSA.-** Si la empresa no cuenta con controles operativos los robos a camiones se incrementan.

Contar con un Sistema de Gestión en Control y Seguridad BASC hace que el riesgo de robos se reduzca.

**D**escribe the land transportation services as offered for international trade merchandise.

**RANSA.-** Transportation of exports cargo from the exporter's warehouses to authorized storage facilities

and then to the port maritime terminals. Transportation of diverse cargo, mostly imports.

**SGV.-** We offer national and international transport of cargo, including products such as fishmeal, squid-meal, shrimp-meal, bread flour and wheat bran.

**ZETRAMSA.-** Land transportation of explosives and blasting supplies in trucks, rails and cisterns.

**How do you see the problem of cargo theft and truck robbery? Has your company had this experience?**

**RANSA.-** If the company does not have operative controls, then truck thefts will increase. Having a Management System in BASC Con-

**SGV.-** Cada día los robos en carretera en las zonas Norte y Sur son constantes (lo cuales son llamados "patinadores"). La mercadería es robada cuando la unidad está en marcha, los patinadores violan los precintos con mucha facilidad. Las autoridades tienen conocimiento de estos hechos, pero hasta el momento todavía no se cuenta con la seguridad y resguardo a las Zonas Francas, las que son consideradas de alto riesgo. Nuestra organización hasta la actualidad sufrió un robo de patinaje en la zona de Vía Evitamiento en Trujillo.

**ZETRAMSA.-** La delincuencia ha aumentado significativamente en los últimos años, siendo el transporte un objetivo vulnerable, debido al alto valor que representa el vehículo y la carga y, al hecho que hay zonas donde no hay cobertura de celular y GPS, sumado a las largas distancias que recorren las unidades.

### ¿Qué soluciones plantearía usted para dar solución a esta problemática?

**RANSA.-** Promover alianzas estratégicas entre terminales de almacenamiento y transportistas para tomar acciones conjuntas que estén coordinadas con la PNP y las autoridades locales.

**SGV.-** Una de las soluciones para evitar los robos por carretera, es escoltar las unidades en las zonas donde ocurren estos hechos, tanto por control policial o seguridad privada. Segundo, un constante patrullaje por parte de la policía donde ocurren los robos. Es una de las principales soluciones inmediatas para evitar los robos por carretera.

**ZETRAMSA.-** El servicio de transporte de explosivos se realiza custodiado por dos (2) efectivos policiales asignados por la SUCAMEC y cuyo servicio culmina en el punto final de entrega. Para el transporte internacional, la custodia finaliza en la frontera. Por tanto el conductor queda expuesto al robo de la unidad. Es por ese motivo que se deben adoptar las siguientes medidas:

- Capacitar al conductor en reconocimiento de la hoja de ruta y las acciones que debe ejecutar durante y después del asalto.
- Instalar al GPS sistemas de botón de pánico y protocolos para responder a la

trol and Security reduces the risk of theft.

**SGV.-** Every day roadside robberies in the North and South zones are more frequent (these are called "skaters"). The merchandise is stolen when the unit is running, the skaters easily violate the security seals. The authorities are aware of these facts, but so far we do not have security and protec-

tion in the Free Trade Zones, which are considered as high risk. Our organization, to this date, has been robbed by skaters once in the area of Vía Evitamiento in Trujillo.

**ZETRAMSA.-** Crime has increased significantly in recent years, and transports are a vulnerable target due to the high value that represents the vehicle and the cargo, and the fact that there are areas where there is no mobile phone coverage or GPS, in addition to the long distance covered by the transportation units.

### What solutions would you propose to solve this problem?

**Flink**  
Seguridad • Identificación • Control

Tu ALIADO en sistemas y dispositivos de SEGURIDAD,  
control e identificación de CARGA.  
**Precintos de alta seguridad con ISO 17712 2013**

llamada del operador GPS durante el asalto.

- Realizar simulacros con la participación de todos los involucrados, para optimizar la respuesta ante una emergencia.
- Dotar a las unidades con cámaras de seguridad conectadas al GPS.

## ¿Qué sugiere que deberían hacer las autoridades?

**RANSA.-** Solicitar mayor presencia de la PNP en las zonas críticas especialmente fines de semana y en horarios nocturnos.

**SGV.-** Las autoridades tienen conocimiento de las zonas rojas donde ocurren los robos constantemente; sin embargo, no toman cartas en el asunto. Deberían formar grupos de patrullaje e instalar garitas de control.


**ZETRAMSA.-** A manera de prevención, las autoridades deben identificar las zonas, horarios y modalidades de robos a vehículos, para luego establecer operativos. De forma correctiva, se hace necesario dotar a la PNP con vehículos inteligentes para verificar rápidamente las placas de rodaje, antecedentes o requisitorias de los sospechosos.

## Además de los robos ¿Cuáles son los principales problemas pendientes a resolver actualmente?

**RANSA.-** El incremento del tráfico en horas punta en zonas aledañas al Terminal Marítimo Portuario. La interrupción del tráfico por accidentes o unidades malogradas. Las unidades parqueadas en lugares no autorizados por la falta de control de las autoridades correspondientes.

**SGV.-** El problema que preocupa a todos los transportistas, más aun en la zona Norte, es el contrabando y el narcotráfico en la ciudad de

Paita, en los últimos días (esta entrevista se realizó en el mes de junio) se ha vuelto es una zona roja. Es un tema delicado, ya que los transportistas pueden ser los más afectados.

**ZETRAMSA.-** El narcotráfico siempre busca nuevas estrategias para camuflar su ilícita mercadería en los vehículos; por lo que ha incorporado en sus actividades la suplantación de los sellos de seguridad, infiltración dentro de los puertos y en las empresas de transporte. 

**RANSA.-** Promoting strategic alliances between storage terminals and carriers to take joint actions in coordination with the PNP and local authorities.

**SGV.-** One of the solutions to prevent thefts on the road, is escorting the units in the areas where these events take place, either with the police or private security. Also, constant police patrols where robberies take place. That is one of the most basic and immediate solutions to prevent thefts on the road.

**ZETRAMSA.-** The service of explosives transportation is carried out under the protection of two (2) police officers assigned by the SU-CAMEC and whose service ends at the final delivery point. For international transport, custody ends at the border. Thus the driver is vulnerable to unit thefts. It is for this reason that the following measures should be taken into account:

- Training drivers to recognize the roadmap and the actions that must be carried out during and after an assault.
- Installing GPS panic button systems and protocols to respond to the call of the GPS operator during an assault.
- Conducting drills with the participation of all concerned parties, to optimize emergency response.

- Providing units with security cameras connected to the GPS.

## What would you suggest to the authorities?

**RANSA.-** Ask for a greater presence of the PNP in critical areas, especially on weekends and at night time.

**SGV.-** The authorities are aware of the red areas where robberies constantly take place; however, they do not take actions on this matter. They should organize patrolling groups and install checkpoints.

**ZETRAMSA.-** As a prevention alternative, the authorities should identify areas, timetables and methods of vehicle thefts, and then establish operations. For corrective purposes, it is necessary to provide the PNP with intelligent vehicles to quickly verify license plates, backgrounds or arrest warrants for the suspects.

## In addition to thefts, what are currently the main problems that still need to be solved?

**RANSA.-** The traffic increase during rush hour in areas near the Port Maritime Terminal. The traffic interruption due to accidents or damaged units. Units parked in unauthorized areas due to a lack of control by the respective authorities.

**SGV.-** The issue that worries all carriers, even more so in the north zone, is smuggling and drug trafficking in the city of Paita, in the last days (this interview was conducted in June) it has become a red zone. It is a sensitive issue, because the carriers could be the most affected.

**ZETRAMSA.-** Drug traffickers always look for new strategies to camouflage their illegal goods in vehicles; so they have incorporated into their activities the forgery of security seals, as well as infiltration into the ports and transportation companies. 





Para asegurar su cadena logística  
To ensure their supply chain

## Lo que todo transportista terrestre debe hacer

WHAT ALL HIGHWAY CARRIERS SHOULD DO

La Alianza aduanas-comercio contra el terrorismo (Customs-Trade Partnership Against Terrorism C-TPAT) es la institución referente a nivel mundial de la práctica y el desarrollo de medidas y programas de seguridad para las cadenas de suministro. En sus recomendaciones para el sector transporte terrestre de carga, las cuales son similares a los que BASC exige a sus empresas miembros, incluye criterios mínimos de seguridad que deberían cumplir en sus operaciones.

La cadena de suministro para los transportistas terrestres de carga se concibe desde el punto de origen del patio o lugar donde se almacenan los camiones y remolques, el recojo en la instalación del fabricante/proveedor/vendedor, hasta el punto de distribución.

Se sugiere que una vez al año como mínimo, o según lo dicten las circunstancias como por ejemplo durante una infracción o incidente de seguridad, los transportistas de carretera deben realizar una evaluación completa de sus prácticas de seguridad en las cadenas de suministro internacional basándose en los siguientes criterios mínimos de seguridad.

En los casos en que un transportista terrestre de carga no controle un elemento específico de su cadena de suministro, como por ejemplo un patio o terminal de camiones o el manejo de remolques, el transportista debe trabajar con estos terceros, que son sus asociados de negocio, la implementación y el cumplimiento de las medidas de seguridad pertinentes.

Los siguientes criterios mínimos de seguridad son las bases fundamentales a ser utilizadas por los transportistas de carretera para establecer prácticas de seguridad eficaces que optimicen el rendimiento de su cadena de suministro y miti-

guen los riesgos de pérdida, robo y contrabando.

### Asociados de Negocio

Los transportistas terrestres deben tener procesos escritos y verificables para la selección de asociados de negocio, incluso los agentes del transportista, transportistas de carretera subcontratados y proveedores de servicio, además de procedimientos de evaluación de nuevos clientes que vayan más allá del tema de solidez financiera e incluyan indicadores de seguridad, tales como referencias comerciales y asociaciones profesionales.

### Inspección de los vehículos

Se debe mantener la integridad de los vehículos (camión y remolque) para protegerlos contra la introducción de personas y/o materiales no autorizados.

Utilizando una lista de verificación, los choferes deben estar capacitados para inspeccionar sus

The Customs-Trade Partnership Against Terrorism C-TPAT is the world leader institution for practice and development of measures and programs of security for supply chains. In its recommendations for road freight sector, which are consistent with those BASC makes to its member companies also, including minimum security criteria to be met in their operations.

The supply chain for highway carrier is conceived from the point of origin or place yard where trucks and trailers are stored, the pickup of manufacturer / supplier / vendor freight, until the distribution point.

It is suggested that once a year at least or as circumstances dictate,

such as during a breach or security incident, the highway carriers must conduct a comprehensive assessment of their security practices in international supply chains based on the following minimum security standards.

In cases where a highway carrier does not control a specific element of their supply chain, such as a patio or terminal handling trucks or trailers, the carrier must work with these third parties, which are its business partners, the implementation and enforcement of safety measures corresponding.

The following minimum security criteria are fundamentally designed to be used by highway carrier by establishing effective security practices that optimize the performance of your supply chain and mitigate the risk of loss, theft and smuggling.

### Business Partner Requirements

Highway carriers must have written and verifiable processes for the screening of business partners,

including carrier's agents, sub-contracted highway carriers, and service providers, as well as screening procedures for new customers, beyond financial soundness issues to include security indicators, such as business references and professional associations.

### Conveyance Inspection Procedures

Conveyance (tractor and trailer) integrity procedures must be maintained to protect against the introduction of unauthorized personnel and material. Using a checklist, drivers should be trained to

vehículos e identificar compartimientos típicos u ocultos. La capacitación en registros de vehículos debe adoptarse como parte del programa de capacitación interna de la empresa. Las inspecciones deben ser sistemáticas y deben completarse al entrar y al salir del patio de camiones y en el último punto de carga antes de llegar a su destino.

Para contrarrestar las conspiraciones internas, el personal de seguridad o un gerente de seguridad, debe registrar el vehículo después que lo haya hecho el chofer. Estas búsquedas deben ser al azar, documentarse, y ser basadas en el riesgo, y deben realizarse en el patio de camiones y después que el camión haya cargado y esté en ruta.

Se deben considerar las siguientes prácticas sistemáticas cuando se brinde capacitación en vehículos. Los conductores deben realizar una inspección visual de todos los remolques vacíos, incluso el interior del remolque en el patio de camiones y en el punto de carga, si es posible. Se recomienda el siguiente proceso básico de inspección:

Para el camión revisar parachoques, llantas, puertas y compartimientos de herramientas, caja de la batería, respiraderos, tanques de combustible, compartimientos del interior de la cabina, litera y sección de pasajeros y techo. En el remolque, revisar el área de la quinta rueda, exterior (frente/costados), posterior (parachoques/puertas), (pared delantera), lado izquierdo, lado derecho, piso, techo interior/exterior, puertas interiores/exteriores, exterior/sección inferior.

## Seguridad de los remolques

De debe mantener la integridad del remolque para protegerlo contra introducción de personas y/o materiales no autorizados. Los conductores deben tener procedimientos establecidos para mantener la integridad de sus remolques en todo momento.

Se reconoce que aún cuando un transportista puede no tener control sobre la carga de los remolques y el contenido de la carga, el chofer debe mantenerse atento para asegurarse que la mercadería sea legítima y que no se cargue contrabando en áreas potencialmente riesgosos.

Los remolques deben almacenarse en un área segura para impedir el ac-

ceso y/o manipulación no autorizada. Debe haber procedimientos establecidos para denunciar y neutralizar la entrada no autorizada a remolques, camiones o áreas de almacenaje.

El conductor debe notificar oportunamente a las autoridades cualquier cambio estructural (compartimiento oculto descubierto) o a los funcionarios o áreas de seguridad de su empresa para seguir el procedimiento correspondiente.

## Seguridad de contenedores

Cuando se transporte un contenedor el conductor debe verificar siempre la utilización de un precinto de alta seguridad que cumpla o exceda la norma ISO 17712 actualizado. Las empresas deben tener procedimientos escritos claramente definidos que estipulen cómo se controlarán los precintos durante la ruta. Estos procedimientos por escrito deben ser comunicados a todos los choferes y debe haber un mecanismo para garantizar que los entiendan y los apliquen. Estos deben incluir:

- Verificar que el precinto esté intacto y determinar si muestra evidencia de manipulación indebida en la ruta.

inspect their conveyances for natural or hidden compartments. Training in conveyance searches should be adopted as part of the company's on the job training program.

Conveyance inspections must be systematic and should be completed upon entering and departing from the truck yard and at the last point of loading prior to reaching the destination. To counter internal conspiracies, supervisory personnel or a security manager, held accountable to senior management for security, should search the conveyance after the driver has conducted a search. These searches should be random, documented, based on risk, and should be conducted at the truck yard and after the truck has been loaded and en route to the destination.

The following systematic practices should be considered when conducting training on conveyances. Highway carriers must visually inspect all empty trailers, to include the interior of the trailer, at the truck yard and at the point of loading, if possible. The

following inspection process is recommended for all trailers and tractors: For tractors: check umper/tires/rims; doors/tool compartments; battery box; air breather; fuel tanks; interior cab compartments/sleeper; faring/roof. In trailers check fifth wheel area - check natural compartment/skid plate; exterior - front/sides; rear - bumper/doors; front wall; left side; right side; floor; ceiling/Roof; inside/outside doors; outside/undercarriage.

## Trailer Security

For all trailers in the highway carrier's custody, trailer integrity must be maintained, to protect against the introduction of unauthorized material and/or persons. Highway carriers must have procedures in place to maintain the integrity of their trailers at all times.

It is recognized that even though a carrier may not "exercise control" over the loading of trailers and the contents of the cargo, highway carriers must be vigilant to help ensure that the merchandise is legitimate and that there is no loading of contraband at the loading dock/manufacturing facility.

Trailers must be stored in a secure area to prevent unauthorized access and/or manipulation. Procedures must be in place for reporting and neutralizing unauthorized entry into trailers, tractors or storage areas.

The carrier must notify authorities of any structural changes (such as a hidden compartment) discovered in trailers and tractors or to security employee of his company for follow the process pertinent.

## Container Security

When transporting a container or trailer a high security seal that meets or exceed the current PAS ISO 17712 standards for high security seals must be utilized. Clearly defined written procedures must stipulate how seals in the highway carrier's possession are to be controlled during transit. These written procedures should be briefed to all drivers and there should be a mechanism to ensure that these procedures are understood and are being followed. These procedures must include:

- Verifying that the seal is intact,



- Documentación apropiada de los números del precinto de seguridad original.
- Verificar que el número del precinto y su ubicación corresponden con lo indicado por el consignador en los documentos de envío.
- Si el sello es retirado en tránsito, aún por autoridades, se debe colocar un segundo sello en el remolque y se debe documentar el cambio de sello.
- El chofer debe notificar de inmediato a despacho que se desprendió el sello, dónde y quién lo hizo y el número del segundo sello aplicado al contenedor.
- La empresa transportista debe notificar de inmediato la colocación del segundo sello al consignador, al agente de aduanas y/o al importador.

### Controles de acceso físico

Los controles de acceso impiden la entrada no autorizada a camiones, remolques e instalaciones, mantienen control de los colaboradores y visitantes, y protegen los bienes de la empresa. Los puntos de acceso deben incluir la identificación de todos los empleados, visitantes, proveedores de servicio y vendedores en todos los puntos de entrada. Los colaboradores y proveedores de servicio sólo deben tener acceso a aquellas áreas de una instalación donde tengan necesidad comercial legítima.

- Colaboradores Debe existir un sistema de identificación de colaboradores con fines de identificación y control de acceso. Los empleados sólo deben tener acceso a aquellas áreas seguras que necesitan para desempeñar sus funciones. La gerencia o el personal de seguridad de la empresa debe controlar adecuadamente la entrega y devolución de fotochecks de colaboradores, visitantes y proveedores. Se deben documentar los procedimientos para la entrega, devolución y cambio de dispositivos de acceso (por ejemplo, llaves, tarjetas de llave, etc.).
- Visitantes / Vendedores / Proveedores de servicio. Estas personas deben presentar identificación vigente con foto y se debe mantener un registro. Todos los visitantes y proveedores de servicio

deben exhibir en un lugar visible su identificación provisional.

- Personas no autorizadas. Deben existir procedimientos establecidos para identificar, enfrentar y dirigirse a personas no autorizadas / no identificadas.
- Seguridad del personal. Deben existir procesos por escrito y verificables para evaluar a los candidatos con posibilidades de empleo y realizar verificaciones periódicas de los colaboradores actuales.
- Verificación preliminar al empleo. Se debe verificar la información en la solicitud, tal como los antecedentes y referencias de empleos antes de ofrecer un puesto. Se debe verificar e investigar los antecedentes de los candidatos a un empleo. Una vez contratados, se debe realizar verificaciones e investigaciones según sensibilidad del cargo.
- Procedimientos de terminación de personal. Las empresas deben contar con procedimientos para recobrar la identificación e eliminar el permiso de acceso a las instalaciones y sistemas para los colaboradores terminados.
- Seguridad de procesos. Debe haber medidas de seguridad es-

and if it exhibits evidence of tampering along the route.

- Properly documenting the original and second seal numbers.
- Verify that the seal number and location of the seal is the same as stated by the shipper on the shipping documents.
- If the seal is removed in-transit to the border, even by government officials, a second seal must be placed on the trailer, and the seal change must be documented.
- The driver must immediately notify the dispatcher that the seal was broken, by whom; and the number of the second seal that is placed on the trailer. The carrier must make immediate notification to the shipper, the customs broker and/or the importer of the placement of the second seal.

### Physical Access Controls

Access controls prevent unauthorized entry to trucks, trailers and faci-

lities, maintain control of employees and visitors, and protect company assets. Access controls must include the positive identification of all employees, visitors, service providers, and vendors at all points of entry. Employees and service providers should only have access to those areas of a facility where they have legitimate business.

- Employees. An employee identification system must be in place for positive identification and access control purposes. Employees should only be given access to those secure areas needed for the performance of their duties. Company management or security personnel must adequately control the issuance and removal of employee, visitor and vendor identification badges. Procedures for the issuance, removal and changing of access devices (e.g. keys, key cards, etc.) must be documented.
- Visitors/Vendors/Service Providers. Visitors, vendors, and service providers must present photo identification for documentation purposes upon arrival, and a log must be maintained. All visitors and service providers should visibly display temporary identification.
- Challenging and Removing Unauthorized Persons. Procedures must be in place to identify, challenge and address unauthorized/unidentified persons.
- Personnel Security. Written and verifiable processes must be in place to screen prospective employees and to periodically check current employees.
- Pre-Employment Verification. Application information, such as employment history and references must be verified prior to employment. Background checks and investigations should be conducted for prospective employees. Once employed, periodic checks and reinvestigations should be performed based on cause, and/or the sensitivity of the employee's position.
- Personnel Termination Procedures. Companies must have procedures in place to remove identification, facility, and system access for terminated employees.



tablecidas para garantizar la integridad y seguridad de los procesos operativos relacionados al negocio de la empresa.

- Procesamiento de documentación. Deben existir procedimientos para garantizar que toda la información utilizada para despachar las cargas sea legible, completa, exacta y que esté protegida contra los cambios, pérdidas o introducción de información errónea. Se deben usar, por ejemplo, un archivador bajo llave, para guardar los formularios sin usar, incluso manifiestos, para impedir el uso no autorizado de dicha documentación.
- Examen de documentos. El personal debe estar capacitado para examinar manifiestos y otros documentos e identificar o reconocer envíos de carga sospechosa que:
  - Se originan o están destinados a lugares poco usuales
  - Pagados en efectivo o con cheque certificado
  - Tienen métodos de rutas inusuales
  - Exhiben prácticas de envío / recibo inusuales
  - Dan información no precisa, generalizada o insuficiente
  - Todos los casos de un envío sospechoso deben ser notificados de inmediato a las autoridades.

## Seguridad Física

Debe haber procedimientos establecidos para impedir, detectar o disuadir que materiales no declarados y personal no autorizado tengan acceso a vehículos y remolques. Las instalaciones de manejo y almacenaje de carga, patios de remolques, etc., deben tener barreras físicas y elementos de disuasión para evitar el acceso no autorizado. Son altamente recomendables los siguientes criterios de seguridad física:

- Cercado. Una cerca perimétrica debe encerrar el patio o terminal de camiones, especialmente áreas donde se estacionan o almacenan las unidades y los remolques y otros equipos rodantes. Todas las cercas deben ser inspeccionadas regularmente para verificar su integridad e

identificar daños.

- Puertas y casetas de entrada. Las puertas de entrada o salida de todos los vehículos y/o personal deben ser atendidas y/o supervisadas. La cantidad de puertas debe mantenerse al mínimo necesario para permitir un acceso y seguridad apropiados.
- Estacionamiento. Se debe prohibir que los vehículos de pasajeros privados se estacionen en cercana proximidad a las áreas de estacionamiento y almacenaje.
- Estructura de los edificios. Los edificios deben construirse con materiales que resistan la entrada ilegal. Se deben realizar inspecciones y reparaciones periódicas para mantener la integridad de las estructuras.
- Control de cerraduras y llaves. Todas las ventanas, puertas y cercas interiores y exteriores deben asegurarse con cerraduras. La gerencia o el personal de seguridad debe controlar la entrega de todas las cerraduras y llaves, incluso las cerraduras y llaves para los camiones. Cuando estén estacionados, las puertas de los camiones deben estar bajo llave con las ventanas cerradas.
- Iluminación. Debe haber iluminación.
- Procedural Security. Security measures must be in place to ensure the integrity and security of processes relevant of the company.
- Documentation Processing. Procedures must be in place to ensure that all information used in the clearance of merchandise/cargo, is legible, complete, accurate, and protected against the exchange, loss or introduction of erroneous information. Measures, such as using a locked filing cabinet, should also be taken to secure the storage of unused forms, including manifests, to prevent unauthorized use of such documentation.
- Document Review. Personnel should be trained to review manifests and other documents in order to identify or recognize suspicious cargo shipments that:
  - Originate from or are destined to unusual locations

- Paid by cash or a certified check
- Have unusual routing methods
- Exhibit unusual shipping/receiving practices
- Provide vague, generalized or poor information
- All instances of a suspicious cargo shipment should be reported immediately to the authorities.

## Physical Security

Procedures must be in place to prevent, detect, or deter unmanifested material and unauthorized personnel from gaining access to conveyance, including concealment in trailers. Cargo handling and storage facilities, trailer yards, etc., must have physical barriers and deterrents that guard against unauthorized access. They are highly recommended the following physical security criteria:


- **Fencing.** Perimeter fencing should enclose the entire truck yard or terminal, especially areas where tractors, trailers and other rolling stock are parked or stored. All fencing must be regularly inspected for integrity and damage.
- **Gates and Gate Houses.** Gates through which all vehicles and/or personnel enter or exit must be manned and/or monitored. The number of gates should be kept to the minimum necessary for proper access and safety.
- **Parking.** Private passenger vehicles should be prohibited from parking in or adjacent to cargo handling and storage areas.
- **Building Structure.** Buildings must be constructed of materials that resist unlawful entry. The integrity of structures must be maintained by periodic inspection and repair.
- **Locking Devices and Key Controls.** All external and internal windows, gates and fences must be secured with locking devices. Management or security personnel must control the issuance of all locks and keys.
- **Lighting.** Adequate lighting must be provided inside and outside the facility including

nación adecuada dentro y fuera de la instalación.

- Sistemas de alarmas y videocámaras de vigilancia. Se deben utilizar sistemas de alarmas y videocámaras de vigilancia para supervisar los locales e impedir el acceso no autorizado.
- Capacitación en seguridad y concientización sobre amenazas. Debe haber un programa de concientización sobre amenazas establecido y mantenido por el personal de seguridad para reconocer y crear conciencia sobre las amenazas en cada punto de la cadena de suministro. Los colaboradores deben conocer los procedimientos establecidos de carretera para considerar una situación y cómo denunciarla.

### Seguridad en las tecnologías de información

Se deben tomar medidas para proteger la información electrónica, incluso informar a los colaboradores


sobre la necesidad de proteger sus contraseñas y el acceso a las computadoras. Para los sistemas automatizados se deben utilizar cuentas asignadas individuales que exijan un cambio periódico de la contraseña. Asimismo, debe haber un sistema establecido para identificar el abuso de los sistemas de computación y detectar el acceso inapropiado, complementados con medidas disciplinarias apropiadas para los infractores. 

the following areas: entrances and exits, cargo handling and storage areas, fence lines and parking areas.

- Alarms Systems & Video Surveillance Cameras. Alarm systems and video surveillance cameras should be utilized to monitor premises and prevent unauthorized access to cargo handling and storage areas.
- Security training and threat awareness. There must be an awareness program about threats established and main-

tained by security personnel to recognize and foster awareness of the threats at each point of the supply chain. Employees must know the road established procedures to address a situation and how to report it.

### Information and technology security.

- Steps must be taken to protect electronic assets, including advising employees of the need to protect passwords and access to computers. Automated systems must use individually assigned accounts that require a periodic change of password. There must also be a system in place to identify the abuse of computer systems and detect inappropriate access, complemented by appropriate disciplinary measures for violators. 

Fuente / Source: C-TPAT, Norma y Estándares BASC

# Talma

LÍDER EN SERVICIOS AEROPORTUARIOS

## PROCESOS LOGÍSTICOS CONFIABLES, INNOVADORES Y SEGUROS



En Talma nos caracterizamos por brindar a nuestros clientes soluciones basadas en seguridad, rapidez y eficiencia.

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

TALMA, LÍDER EN SERVICIOS AEROPORTUARIOS

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

[www.talma.com.pe](http://www.talma.com.pe)



Director General de Capitanías y Guardacostas, Vicealmirante Víctor Pomar Calderón

General Director of Captaincies and Coast Guard, Vice-Admiral Víctor Pomar Calderón

## Función de la Autoridad Marítima del Perú en la seguridad portuaria

### ROLE OF THE MARITIME AUTHORITY OF PERU IN PORT SECURITY

El ejercicio de la Autoridad Marítima del Perú se remonta al siglo XVII, habiendo sido siempre realizado por marinos. A finales de dicho siglo y durante la república, se establecieron varias capitanías de puerto en los Virreinos de América, esto ante la imperiosa necesidad de evitar las constantes pérdidas de embarcaciones, vidas humanas, cargamentos valiosos y mantener el orden en los puertos. La primera Capitanía que se creó fue la Capitanía de Puerto del Callao, mediante Real Orden del 01 de noviembre de 1791.

Posteriormente, mediante Decreto Supremo, el 5 de agosto de 1919 se creó la Dirección General de Capitanías y Guardacostas y por Decreto Ley N° 17824 del 23 de septiembre de 1969 se creó el Cuerpo de Capitanías y Guardacostas.

Asimismo, dentro de la estructura normativa de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) podemos referirnos a la última norma legal, es decir la Ley 26620, Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres de fecha 7 de junio de 1996 la cual estuvo vigente hasta finales del 2012, fecha en que se promulgó el Decreto Legislativo 1147 que Regula el Fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las Competencias de la Autoridad

Marítima del Perú – DICAPI y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo 015-2014-DE del 26 de noviembre de 2014.

Las últimas normas legales aprobadas y publicadas, han sido elaboradas en concordancia con la normativa nacional, instrumentos internacionales de los que el Perú es parte y otras normas de derecho internacional sobre la materia que puedan ser de aplicación al Estado peruano.

En ese sentido, en el marco internacional sobre la seguridad y protección del transporte marítimo, DICAPI, en su condición de Autoridad Marítima del Perú, ha considerado las enmiendas al Convenio SOLAS 74/78, vigentes a partir

The presence of the Maritime Authority of Peru goes back to the early 17th century; the institution has always been in the hands of naval officers. At the end of the 17th century and during the republic, several port authorities were established due to the urgent need to prevent frequent losses of ships, lives, valuable shipments and with the goal of maintaining order in the ports. The first one to be created was the Captaincy of the Callao Port, by Royal Order on November 1st, 1791. Subsequently, by Supreme Decree

on August 5th, 1919, the General Directorate of Captaincy and Coastguards was created; and with the Decree Law No. 17824 on September 23rd, 1969, the Captaincy and Coast Guards Corps was established.

Likewise, within the regulatory structure of the General Directorate of Captaincy and Coastguards (DICAPI), we can refer to the latest legal guideline, that is the Law 26620, Law on Control and Surveillance of Maritime, River and Lake Activities, dated on June 7th, 1996. This standard was valid until the end of 2012, when the Legislative Decree 1147 that regulates the strengthening of the armed forces regarding the competence of the Maritime Authority of Peru - DICAPI was enacted, and its regulations were approved by Supreme Decree 015-2014 -DE on November 26th, 2014.

The latest approved and published legal guidelines have been established in accordance with the national legislation and the international instruments to which Peru is a part of, and in agreement with other rules of international law on the subject that can be applied to the Peruvian State.

In that sense, within the international framework regarding the security and protection of maritime transportation, DICAPI, as the Maritime Authority of Peru, has



del 1 de julio de 2004, referidas a mejorar la seguridad de las naves y la interfaz Buque/Puerto. Para ello, durante la adecuación e implementación de las normas internacionales a la normativa nacional, DICAPI tomó como base la modificación del Capítulo V del Convenio en mención, referido al nuevo cronograma para la implementación del Sistema de Identificación Automática (AIS) en los buques.

Asimismo, tomando referencia al citado Convenio, se tiene el número de identificación de buques de acuerdo con el número de la Organización Marítima Internacional (OMI), permitiendo obtener un historial del buque sobre los movimientos, características, y armador al que pertenecen, los mismos que son considerados en el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (código PBIP).

Debemos tener en cuenta que los objetivos principales del Código PBIP son establecer un marco internacional para la cooperación entre los gobiernos contratantes, los organismos gubernamentales, las administraciones locales y el sector naviero y portuario con el fin de detectar y evaluar las amenazas para la protección marítima, así como también tomar medidas preventivas para evitar situaciones que afecten la protección de los buques e instalaciones portuarias. De igual forma, en el se definen las funciones y responsabilidades

de todas las partes, tanto a nivel nacional como internacional, para garantizar la protección marítima; garantizar un intercambio de información; ofrecer un método para efectuar evaluaciones de la protección marítima de modo que puede disponerse de planes y procedimientos para reaccionar ante los cambios de los niveles de protección y tener la confianza de que existen la medidas adecuadas y proporcionadas para garantizar la protección marítima.

En tal sentido, el Gobierno del Perú, mediante el Decreto Supremo N° 019-2004-MTC, dispuso que la Autoridad Marítima Nacional, sea la autoridad competente para la aplicación del Código PBIP, en lo que se refiere a los buques y la Autoridad Portuaria Nacional, en lo referente a las instalaciones portuarias.

La Autoridad Marítima Nacional para el cumplimiento de la misión encomendada por el Estado Peruano, en lo que respecta a la seguridad y protección del Transporte Marítimo, cuenta con los siguientes sistemas:

- **Sistema de Información y Seguridad en el Dominio Marítimo**, referido a que toda nave con intenciones de ingresar a puerto Peruano o transitar por nuestro Dominio Marítimo debe enviar información de sus movimientos al Sistema de Información y Seguridad

considered the amendments to the SOLAS 74/78 Agreement, effective from July 1st, 2004, in reference to the improvement of ships safety and ships / port interface. Accordingly, during the adaptation and implementation of international standards into national legislation, DICAPI used as foundation the amendment of Chapter V of the aforementioned Agreement, in reference to the new timetable for the implementation of the Automatic Identification System (AIS) on ships.

In addition to this, in reference to the aforementioned Agreement, the identification number of vessels can be found according to the number of the International Maritime Organization (IMO), allowing us to obtain a record of the ship movements, characteristics, and the ship operator to whom they belong, and which are considered in the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code.

We should take into account that the objectives of the ISPS Code are to establish an international framework for cooperation between the contracting governments, government agencies, local administrations and the shipping and port sector in order to detect and assess threats to maritime security as well as to take preventive measures to avoid situations that could affect the security of ships and port facilities. Likewise, in the ISPS Code, the roles and responsibilities of all parties are defined, both nationally and internationally, to guarantee maritime security, to ensure information exchange, and to provide a method for the evaluation of maritime security so that plans and procedures can be arranged to react to changes in protection levels and to be confident about the fact that there are adequate and proportionate measures to guarantee maritime security.

In that sense, the Government of Peru, through the Supreme Decree No. 019-2004-MTC, declared the National Maritime Authority to be the competent authority for the implementation of the ISPS Code in regards to the ships, and the Natio-



(SIMTRAC). Para ello, el seguimiento de una nave en ruta se efectúa mediante el Sistema Automatizado de Información y Seguridad, en base a la información que envía la nave, y las naves nacionales que avistan naves extranjeras. Durante el patrullaje, las Unidades Guardacostas aéreas y marítimas y de la Marina de Guerra verifican y contrastan la información de las naves que se encuentran navegando.

- **Sistema de Identificación Automática de Naves**, en el cual toda nave que se aproxima a una distancia de 40 millas náuticas de un puerto peruano es identificada automáticamente por los equipos del Sistema de Identificación Automática de Naves. Las señales recibidas permiten identificar la nave mediante su número OMI, número de llamada y nombre, dimensiones y tipo de buque, posición y rumbo, velocidad. Toda la información recibida es contrastada con la obtenida en los sistemas existentes. Para ello, se cuenta con un Sistema de Identificación que cubre toda la parte costera del Dominio Marítimo peruano hasta una distancia aproximada de 40 millas náuticas y es operada por la Comandancia de Operaciones Guardacostas y Capitanías de Puerto las 24 horas.
- **Sistema de Seguridad para el tráfico de naves en puerto**, para aquellas naves que se aproximan a un puerto peruano a una distancia de 20 millas, las cuales son detectadas y establecen comunicación con el Sistema de Seguridad para el tráfico de naves en puerto, el cual le brinda información sobre seguridad del tráfico en demanda o salida de los fondeaderos y muelles. Es decir se brinda a las naves asesoramiento e instrucciones sobre seguridad para las maniobras e información sobre peligros a la navegación.
- **Sistema de Búsqueda y Salvamento**. La principal función de la Autoridad Marítima es velar por la seguridad de la vida humana en el ámbito acuático, por lo que cuenta con el Centro

de Control de Misiones de Búsqueda y Rescate, el cual está dotado de equipos de última generación a fin de identificar diferentes siniestros acuáticos y así disponer las acciones de auxilio de manera oportuna y eficaz a través del sistema de búsqueda y rescate a su cargo. Un componente importante en este sistema lo constituye la Estación Terrena de recepción de información satelital del Sistema Cospas-Sarsat ubicado en la Comandancia de Operaciones Guardacostas.

- **Sistema Mundial de Seguridad y Socorro Marítimos (SMSSM)**. Es la Red mundial de comunicaciones automatizadas de emergencia para buques que se encuentran en el mar. Para ello, cuenta con sus estaciones costeras en las Capitanías de Puerto, las cuales operan las 24 horas, brindando todas las comunicaciones del servicio móvil marítimo, información sobre peligros a la navegación condiciones meteorológicas, etc.

### Asimismo efectúa los siguientes controles:

- **Inspecciones de Control como Estado Rector del Puerto**. Son

realizadas por la Autoridad Marítima Nacional Port Authority in regards to port facilities.

In order to carry out the mission entrusted by the Peruvian Government regarding the protection and security of maritime transportation, the National Maritime Authority has developed the following systems:

- **Information and Security System in the Maritime Domain**: all vessels attempting to enter Peruvian ports or pass through our maritime domain must send information of their movements to the Information and Security System (SIMTRAC). To accomplish this, the tracking of a ship in route can be done with the Automated Information and Security System, based on the information sent by the ship and by national ships that have spotted foreign ships. While

patrolling, the Coast Guard air and sea units and the Peruvian Navy units verify and contrast information of ships that are sailing.

- **Automatic Identification System for Ships**: every ship within a distance of 40 miles from a Peruvian port is automatically identified by the equipment of the Automatic Identification System for Ships. The signals received allow the identification of the ship by its IMO number, call number and name, size and type of vessel, position and course, speed. All information received is contrasted with what has been obtained in existing systems. To do this, there is an Identification System that covers the Peruvian maritime domain within a range of 40 nautical miles, and it is operated by the Command Headquarters of the Coast Guard Operations and by the Port Captaincies 24/7.
- **Security System for ships traffic in ports**: this system is for the ships that are within a distance of 20 miles from a Peruvian port, which have been detected and have established communication with the Security System for ships traffic in ports; the aforementioned system provides information on traffic safety regarding the way out from anchorages and piers. In other words, the system provides advice and instructions on security for maneuvers and information about navigational hazards.
- **Search and Rescue System**. The main purpose of the Maritime Authority is to ensure the protection of human lives in aquatic surroundings. In order to accomplish this, there is a Control Center for Search and Rescue Missions, which uses state-of-the-art equipment and machinery to identify different aquatic disasters; the Control Center also provides help in a timely and efficient manner through the Search and Rescue System under its charge. An important element in this system is the

aquellas inspecciones efectuadas por personal técnico de la Autoridad Marítima a naves extranjeras que arriben a puertos peruanos, en forma aleatoria o que presenten deficiencias reportadas previamente o se reciba algún informe de alguna autoridad marítima de otro país, a fin de verificar el cumplimiento de los estándares mínimos establecidos en los convenios internacionales. Para desarrollar estos controles se coordina con países de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de Sudamérica, Cuba, México y Panamá, ROGRAM e intercambia información con la base de datos del Acuerdo de Viña del Mar. Asimismo, desde el año 2012 el Perú, a través de la Autoridad Marítima Nacional, es miembro cooperante del Memorándum de Entendimiento de Tokio para el control de buques por el Esta-

do Rector de Puerto, estando prevista nuestra incorporación como miembros plenos a partir del mes de octubre del presente año, luego de haber concluido satisfactoriamente el proceso de auditoría llevada a cabo durante los primeros días del mes de julio del 2015 a cargo de un equipo internacional de auditores. De esta manera el Perú será el segundo País de toda la región en pertenecer a 2 organismos internacionales para el control de buques por el estado Rector de Puerto, cubriendo así toda la cuenca

Ground Station that receives satellite data from the Cospas-Sarsat System, located in the Command Headquarters for Coast Guard Operations.

- **Global Maritime Distress Safety System (GMDSS).** It is a worldwide network of automated emergency commu-

nications from ships that are at sea. The GMDSS has coastal stations in the Port Captaincies, which operate 24/7, providing all communications in the maritime mobile service, information about navigational hazards, weather conditions, etc.

### Likewise, the following control procedures are enabled:

- **Port State Control Inspections.** These are inspections carried out by technical personnel of the Maritime Authority in foreign ships arriving to Peruvian ports, randomly or selecting vessels with deficiencies previously reported or due to a report from a maritime authority in another country, with the intention of verifying the compliance of the minimum standards set in international agreements. To carry out this control procedures a coordination is made between countries in the Operative Net-



## Expertos en el manejo Marítimo, Portuario y Fluvial



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

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






del pacífico sur y Asia pacífico con un total de 35 países, reafirmando su compromiso de eliminación de las operaciones de buques sub estándares en todos los puertos de esta vasta región.

- **Supervisión de mercancías peligrosas a bordo de las naves.** Toda nave que vaya a ingresar a puerto peruano y que transporte mercancías y/o sustancias peligrosas deberá informar a fin de que se puedan tomar las medidas de precaución. Con la información recibida de la nave se efectúa una evaluación y un control con el fin de verificar la correcta disposición a bordo de las naves, de sustancias y/o mercancías peligrosas. Se verifica la documentación, el marcado, etiquetado de los embalajes/envases y que su segregación esté de acuerdo con lo prescrito por el Código IMDG.


En ese sentido, podemos concluir que la mejora en la economía mundial, la implementación de los Tratados de Libre Comercio (TLC), la operación de nuevos proyectos portuarios, implicará un mayor tráfico de naves y un potencial incremento de actividades delictivas, con el consecuente requerimiento de mayores acciones de control para garantizar la seguridad y protección de las naves, entendiéndose que la seguridad y protección del transporte marítimo no involu-

cra exclusivamente a las autoridades competentes, sino que es una labor que compromete a todos los que forman parte de los diferentes eslabones de esta importante actividad, por lo que la Autoridad Marítima Nacional tiene retos importantes referidos a respuestas eficientes y oportunas contra cualquier actividad ilícita que afecte la seguridad y protección del transporte marítimo, siendo fundamental la cooperación de todos los sectores, estando incluida en este marco la alianza estratégica actualmente vigente entre la Dirección General de Capitanías y Guardacostas y BASC. 

work of Regional Cooperation among Maritime Authorities of South America, Cuba, Mexico and Panama (ROCRAM), in order to exchange information with the database of the Viña del Mar Agreement. Likewise, since 2012 Peru, through its National Maritime Authority, has been a cooperative member of the Tokyo Memorandum of Understanding on Port State Control. The incorporation of Peru as a full member is estimated to take place in October of the present year, after satisfactorily concluding the audit process carried out during the first days of July 2015, which was in charge of an international team of auditors. In this regard, Peru will be the second country in the entire region

that will belong to 2 international organizations for ships control and Port State Control, encompassing the basin of the south Pacific and Asia Pacific with a total of 35 countries. Thus, Peru reaffirms its commitment to eliminate operations for substandard ships in all the ports of this large region.

- **Supervision of dangerous goods on board ships.** Every ship about to enter a Peruvian port, transporting goods and/or hazardous substances must report them so that appropriate precaution measures can be taken. With the information received from the ship, an evaluation and a control procedure is carried out in order to verify the correct arrangement aboard the ships of substances and/or dangerous goods. Documentation, marking, labeling of packages / containers and their segregation in accordance to the IMDG Code guidelines are verified.

In that regard, we can conclude that the improvement in global economy, the implementation of Free Trade Agreements (FTA) and the operation of new port projects will involve more ships traffic and a potential increase in criminal activities, with the consequent necessity for further action to ensure the security and protection of the ships. We must understand that the security and protection of the maritime transportation does not exclusively involve the competent authorities, but it is rather a task that involves everyone who is a part of the various links of this important activity. For this reason, the National Maritime Authority is facing important challenges in regards to the efficient and timely response to fight against all illegal activities affecting the safety and security of maritime transportation; therefore, the cooperation between all sectors is urgent, and we must include the strategic alliance currently in force between the General Directorate of Captaincy and Coastguards and BASC. 



Gracias a la hiperconectividad  
THANKS TO HYPERCONNECTIVITY

## Se aumentará eficiencia de viajes, comercio y transporte

EFFICIENCY IN TRAVELS, TRADE AND TRANSPORTATION  
WILL INCREASE

El fuerte incremento del tráfico global de bienes y personas se enfrenta a obstáculos que amenazan la fluidez y la eficiencia de los sistemas productivos, comerciales y viajes. La solución estaría en camino.

The solid increase in the global traffic of goods and people will face obstacles that threaten the fluidity and efficiency of productive, trade and travel systems. A solution is on the way

**A**lrededor del mundo los países están introduciendo tecnologías y procesos para aumentar la eficiencia de los viajes, el comercio y el transporte. Las mega ciudades están desplegando sistemas de monitoreo de tráfico contra la congestión. Por su lado, las empresas y agencias de aduanas están ampliando el uso de documentos comerciales estandarizados y digitalizados. Asimismo, las empresas están introduciendo aplicaciones que planean, hacen reservaciones y actualizan las mejores opciones de viajes personalizados en tiempo real a través de múltiples modos de transporte.

Según las Naciones Unidas, a partir del 2011, por primera vez en la historia, más de la mitad de la población mundial vivía en áreas urbanas. Para el 2050 se estima que otros 2,6 mil millones de personas se sumarán a los habitantes

urbanos. Esta masa humana implica una demanda más influyente como consumidores.

Un ejemplo de ello es el explosivo crecimiento y consiguiente congestión del tráfico vehicular en las ciudades. Sin un esfuerzo coordinado entre empresas y gobiernos, esta situación arriesga poner las ciudades en un estado de embotellamiento permanente. De acuerdo a la Comisión Europea, se calcula que la congestión del tráfico

**A**round the world, countries are introducing technologies and processes to increase travel, trade and transportation efficiency. The mega-cities are deploying traffic monitoring systems against traffic congestion. On the other hand, companies and customs agencies are expanding the use of standardized and digital bu-

ness documents. Likewise, companies are introducing applications that can come up with plans, make reservations and update the best options for customized trips in real time across multiple transportation alternatives.

According to the United Nations, starting on 2011, for the first time in history, more than half of the world's population was living in urban areas. By 2050 an estimated 2.6 billion more people will join the urban population. This human mass will turn into consumers with more influential demands.

An example is the exponential growth and consequent traffic congestion in the cities. Without a coordinated effort between companies and the government, this situation risks putting the cities in a state of permanent traffic jam. According to the European Com-

vehicular ya erosiona unos 200 mil millones de dólares del producto interno bruto (PIB) en la Unión Europea (UE) y los EE UU., así como reduce el comercio mundial por más de 1,4 trillones de dólares. Las interrupciones del tráfico reducen la productividad social y para las empresas se traducen en retrasos en envíos e ingresos perdidos, además de contaminación del medio ambiente, desarrollo de enfermedades, etc.

El Consejo Mundial de Viajes y Turismo (World Travel & Tourism Council – WTTC), calculó que en 2013 los viajes contribuyeron con un estimado de 6,9 trillones de dólares al PBI mundial; cantidad que puede aumentar en un 50% hasta el 2023. Este aumento también crea desafíos por costos altos de los viajeros esperando por sus equipajes, los controles de seguridad y el ingreso en fronteras. Por ejemplo, según el Foro Económico Mundial (FEM), los inconvenientes que enfrentan los ciudadanos de China, India y Brasil en la obtención de una visa estadounidense, ha contribuido a la pérdida en EE UU de casi medio millón de empleos relacionados al mercado de viajes.

## El comercio

El comercio internacional ha aumentado constantemente debido a los avances en la tecnología y el transporte, el aumento de la globalización, las empresas multinacionales y la subcontratación, ha crecido durante los últimos 160 años a un ritmo más rápido que el PBI global. Se espera que este crecimiento persista debido a que el comercio de mercancías crecería a un ritmo de 8% por año hasta el 2030.

Frente a un volumen de comercio que continúa acelerándose, existe la necesidad de rapidez y flujo continuo de materiales, lo cual aumenta la presión en las operaciones aduaneras y otros facilitadores del comercio mundial. Sin embargo, la falta de coordinación y eficiencia, las cadenas de suministro internacional y las redes logísticas tienen un enorme costo, restringiendo el PBI mundial en un 5% y desacelerando el volumen comercial total en un 15% (Foro Económico Mundial, 2013).

## Propuestas de solución

En 2012, el Foro Económico Mundial, en colaboración con The Boston Consulting Group, lanzó “Connected World: Transforming Travel, Transportation and Supply Chains” (Mundo Conectado: Transformando Viajes, Transporte y Cadenas de Suministro), un proyecto para identificar nuevas soluciones para el tráfico, el transporte, los viajes y el comercio que utilizan la hiperconectividad, entendido como la creciente interconexión de personas, lugares y máquinas.

La hiperconectividad existe no sólo en la comunicación entre las personas (se pronostica que el número de usuarios de smartphones aumente a 3.000 millones en 2017) sino también en la conectividad de las máquinas (se estima que el 90% de todos los automóviles nuevos serán capaces de comunicarse con los sistemas de infraestructura para el 2025).

Dicho proyecto reunió a más de 50 ejecutivos de alto nivel a través de varias industrias afines (trans-

mission, it is estimated that traffic congestion implies a loss of some 200 billion dollars of gross domestic product (GDP) in the European Union (EU) and the US, and reduces global trade by more than 1.4 trillion dollars. Traffic interruptions reduce social productivity, and for companies the results translate into shipment delays and a loss in revenues, in addition to environmental pollution, spreading of diseases, etc.

The World Travel & Tourism Council (WTTC) estimated that in 2013 travels contributed an estimated 6.9 trillion dollars to global GDP; an amount that could increase by 50% in 2023. This increase also creates challenges regarding the higher costs of travelers waiting for their luggage, security checks and entry through border. For instance, according to the World Economic Forum (WEF), the disadvantages affecting citizens of China, India and Brazil in obtaining a US visa, have caused the loss of almost half a million jobs in the US connected to the traveling market.

## Trade

International trade is constantly increasing due to advances in technology and transportation, an ever-growing globalization, multinational corporations and outsourcing; trade has increased in the past 160 years faster than the global GDP rate. This growth is expected to go on because the merchandise trade would grow at a rate of 8% per year until 2030.

Facing a trade volume that continues to accelerate, there is a need for speed and continuous flow of materials, increasing pressure on customs operations and other world trade facilitators. However, the lack of coordination and efficiency in international supply chains and logistics networks have an enormous cost, restricting global GDP by 5% and slowing the total trade volume by 15% (World Economic Forum, 2013).

## Solution proposals

In 2012, the World Economic Forum, in collaboration with The Boston Consulting Group, released “Connected World: Transforming Travel, Transportation and Supply Chains”, a project meant to identify new solutions for traffic, transportation, travel and trade using the hyperconnectivity, understood as the increasing interconnection between people, places and machines.

The hyperconnectivity exists not only in communication between people (it is estimated that the amount of smartphone users will reach 3,000 million in 2017) but also in the machines connectivity (it is estimated that 90% of all new cars will be able to communicate with the infrastructure systems by 2025).

The project brought together more than 50 senior executives across several related industries (transportation, travel, tourism, logistics and information technology and communications -TICs) as well as officers from the public sector and leading academics. During its first year, the project submitted a long list of possible solutions; four of them offered potential benefits to society and business opportunities. These are the proposals:




porte, viajes, turismo, logística y tecnologías de la información y comunicaciones –TIC’s), así como funcionarios del sector público y destacados académicos. Durante su primer año, el proyecto creó una larga lista de posibles soluciones; cuatro de ellos ofrecían un potencial de beneficios a la sociedad y oportunidades de negocio. Ellas son:

- **Chequeo automático, seguridad, control de fronteras y visas inteligentes** (ACIS, por Automated check-in, security, border control and smart visas). Aliviarían las dificultades en viajes internacionales garantizando un alto nivel de seguridad y privacidad al viajero. Se basa en una amplia automatización de procesos y mejoras tecnológicas, incluyendo la identificación biométrica y nuevas tecnologías de escaneo.
- **Condición base del manejo del tráfico en mega ciudades** (COMET, por Condition-based megacity traffic management). Utiliza el recojo de datos en tiempo real y análisis para dirigir o redirigir el tráfico, proporcionar capacidades de estacionamiento inteligentes para y gestionar la capacidad de transporte público. También utiliza peaje dinámico, así como las restricciones de acceso para manejar la congestión o gestionar las emergencias. Los individuos podrán circular y el transporte de mercancías será eficiente y seguro.
- **Asistente integrado proactivo de viaje intermodal integrado** (IPITA, por Integrated proactive intermodal travel assistant). Crea una herramienta integrada para la selección, reserva y navegación por los diferentes medios de transporte adaptados a las necesidades individuales, utilizando información en tiempo real y tecnología avanzada. Fácil de manejar, utiliza dispositivos inteligentes u otros interfaces como gafas o lentes de contacto de datos como pantallas. Cualquier cambio o interrupción, tales como la congestión o problemas climáticos, son detectados

y sugiere en tiempo real alternativas de medios de transporte o cambios de ruta. Todo esto es proporcionado por una interfaz que también puede comprar pasajes para todo el transporte requerido.

- **Transparencia y Trazabilidad para la Optimización Logística** (TATLO, por Transparency and Traceability for Logistics Optimization). Simplifica el proceso engorroso de la logística manejando el flujo de información entre empresa-empresa y entre empresas-gobiernos. A través de la creación de una “ventanilla única” para las operaciones aduaneras y facilitar el intercambio de información para las empresas, TATLO permite que el comercio fluya más fluida y eficiente.

En su segundo año, el proyecto “Connected World” analizó cada una de las cuatro soluciones en detalle para identificar a los actores importantes y presentar las implementaciones parciales de cada solución y desarrollar modelos potenciales operativos basados en discusiones con socios líderes de la industria y otras organizaciones. Adicionalmente, el proyecto pone de relieve los principales retos y potenciales hojas de ruta para poner cada solución en acción. En el 2014, este proyecto ha estado centrándose en la construcción de un diálogo sobre políticas para reunir a las partes interesadas y acelerar su aplicación. 

Automatic check-in, security, border monitoring and smart visas (ACIS). This would reduce the difficulties in international travel ensuring a higher level of security and privacy for the traveler. It is based on a wide process of automatic enhancements and technological improvements, including biometric identification and scanning technologies.

- Condition-based megacity traffic management (COMET). This uses real-time data and analysis to direct or redirect traffic, providing smart parking capabilities and the ability to manage public transport. It also uses dynamic tollbooths and access restrictions to manage congestions or for emergencies

management. People will be able to move and transport goods in an efficient and secure manner.

- Integrated proactive intermodal travel assistant (IPITA). This creates an integrated tool for selection, reservation and navigation for different means of transportation adapted to individual needs, using real-time information and advanced technology. Easy to operate, it uses intelligent devices and other interfaces such as glasses or contact lenses as data screens. Any change or interruption, such as congestion or weather problems are detected in real time and route changes or alternative means of transportation are suggested. All this is provided by an interface that can also be used for purchasing tickets for the required transportation.
- Transparency and Traceability for Logistics Optimization (TATLO). This simplifies the complicated process of managing the flow of logistics information between business-to-business and company-to-government. With the creation of a “separate counter” for customs operations and the facilitation for information exchange in business operations, TATLO allows trade to flow more smoothly and efficiently.

In its second year, the “Connected World” project analyzed each one of the four solutions in detail to identify the major players and to present partial implementations for each solution, developing potential operational models based on discussions with leading industry partners and other organizations. Additionally, the project highlights the main challenges and potential roadmaps for putting each solution into action. In 2014, this project has been focusing on creating a policy dialogue to bring together stakeholders in order to accelerate its implementation. 

Fuente / Source: “Connected World: Transforming Travel, Transportation and Supply Chains” de Foro Económico Mundial y The Boston Consulting Group/ ONU, Comisión Europea.



ARTÍCULO  
ARTICLE

SEARCH  
Innovation  
Branding  
Solution  
Marketing  
Analytics  
Sales  
Success  
Management

# La propuesta TATLO

## THE TATLO PROPOSAL

INDUSTRY  
Manufacturing  
Supply Chain  
Product  
Cargo  
Container  
Customs  
Inventory  
Logistics  
Management  
Freight

En 2013 el proyecto “Connected World: Transforming Travel, Transportation and Supply Chains” del Foro Económico Mundial y The Boston Consulting Group, propuso como solución para el desarrollo sostenible del comercio mundial el programa TATLO (Transparency and Traceability for Logistics Optimization) o Transparencia y Trazabilidad para la Optimización Logística.

La necesidad de esta propuesta se basa en la fragmentación de los sistemas y la falta de documentos comunes en el comercio internacional que causan ineficiencias y la consiguiente pérdida de ingresos. También se nutre de la necesidad de mejorar la comunicación tanto B/B (Empresa – Empresa) como B/G (Empresa – Gobierno). Un buen intercambio de información a través de la cadena de suministro podría aumentar el volumen del comercio y el PBI mundial.

Los propulsores consideran que los obstáculos para la implementación de tales intercambios de información no son tecnológicos, sino que obedecen a la falta de estandarización e incentivos para el intercambio de información. Asimismo, considera que para un amplio despliegue de las cadenas de e-abastecimiento (abastecimiento electrónico), en cada paso de la cadena de suministro los líderes mundiales deben trabajar juntos en prácticas

de intercambio de información y ponerse de acuerdo sobre normas comunes.

### Mejorar el intercambio de información

La falta de automatización a lo largo de la cadena de suministro global desacelera el crecimiento. TATLO, una de las propuestas del Foro Económico Mundial (FEM) y The Boston Consulting Group para establecer la mejor cadena de suministro global mediante la digitalización de datos y su estandarización, podría ser parte de la solución. Este cubre una amplia

In 2013, the project “Connected World: Transforming Travel, Transportation and Supply Chains” from the World Economy Forum and The Boston Consulting Group proposed the TATLO program (Transparency and Traceability for Logistics Optimization) as a solution for the sustainable development of worldwide trade.

The need for this proposal is based on the fragmentation of the systems and the lack of common documents on international trade that cause inefficiencies and the resulting loss of incomes. It is also fed by the need to improve the communication, both B/B (Business – Business) as B/G (Business – Government). A good exchange

of information through the supply chain may increase the volume of trade and the world’s GDP.

The promoters consider that the obstacles for the implementation of such exchanges of information are not technologic, but caused by the lack of standardization and incentives for the exchange of information. Also, it considers that for a broad deployment of the e-supply chains (electronic supply), the world leaders have to work together in practices of exchange of information and agree on common regulations on each step of the supply chain.

### Improve the exchange of information

The lack of automation throughout the global supply chain slows down the growth. TATLO, one of the proposals from the Worldwide Economy Forum (WEF) and The Boston Consulting Group to establish the best worldwide supply chain through the digitalization of data and its standardization, may be part of the solution. This covers a wide range of topics, from the tracking of products to the optimization of inventories and the tracking of the emissions.

TATLO also aims to provide an integrated information flow on all the supply chain. The technology already exists, but there is no standardization.

The TATLO concept is not new,

gama de temas, desde el rastreo de productos para la optimización de inventarios y el rastreo de las emisiones.

TATLO también busca proporcionar un flujo de información integrado en toda la cadena de suministro. La tecnología ya existe pero no hay estandarización.

El concepto TATLO no es nuevo y muchas de las tecnologías para su implementación ya existen (RFID = Radio Frequency Identification; NFC = Near field communication; QR = Quick response; GPS = Global positioning

system: GSM = Global system for mobile communications; GPRS = General packet radio service). La falta de normalización y su uso compartido está impidiendo el flujo continuo de información y el uso de protocolos, los cuales podrían impulsar el proceso.

En muchos países los cargadores y proveedores de logística utilizan los "sistemas de ventanilla única" para manejar una variedad de servicios que incluyen aduanas, inspecciones de seguridad y la liberación de las mercancías. En América Latina, 13 de 33 países reportaron la existencia de un sistema de ventanilla única, y otros 5 países donde existen sistemas similares en desarrollo. Sin embargo, el progreso es limitado en muchos lugares y los sistemas no pueden funcionar el uno con el otro.

## Integrando la cadena de suministro

La colaboración entre las diversas partes interesadas es necesaria para mejorar el intercambio de información y la creación de normas comunes. Los transportistas podrían usar y pagar por TATLO logrando beneficios por tiempos de entrega más rápidos, reducción de costos y aumento de la transparencia en la cadena de suministro. Este grupo de partes interesadas puede ejercer una influencia significativa sobre las autoridades

públicas y los proveedores de servicios logísticos para desarrollar soluciones de información electrónica. Las autoridades, con su participación en TATLO, incluyen aduanas, transporte, consumidores y protección de datos, y autoridades medioambientales. Estos actores podrían tener un papel clave en la creación y aplicación de la reglamentación marco para el comercio, incluida la legislación y los servicios que ofrecen.

Los coordinadores y fundadores tendrían un papel clave en la creación y operación de TATLO, actuando como una voz colectiva para transportistas y proveedores de servicios. Ellos podrían trabajar con asociaciones industriales y organizaciones internacionales como la (OMI), no sólo para proporcionar normas e información, sino también para ayudar a dar forma al marco establecido por las autoridades.

Los facilitadores de e-freight (carga electrónica) y los proveedores de servicios incluyen transportistas, agencias de carga y ope-

and many of the technologies for its implementation already exist (RFID = Radio Frequency Identification; NFC = Near field communication; QR = Quick response; GPS = Global positioning system; GSM = Global system for mobile communications; GPRS = General packet radio service). The lack of normalization and its shared use is preventing the continuous flow of information and the use of protocols, which may drive the process.

In many countries, the freighters and logistics suppliers use the "unique counter systems" to manage a variety of services that include customs, security inspections and the release of merchandises. In Latin America, 13 out of 33 countries reported the existence of a unique counter system, and in other 5 countries there are similar systems under development. Nevertheless, the progress is limited in many places and the systems cannot work one with the other.

## Integrating the supply chain

The collaboration between the several stakeholders is necessary to improve the exchange of information and the creation of common regulations. The shippers could use and pay through TATLO, getting benefits for faster delivery times, cost reduction and increase of the transparency on the supply chain. This group of stakeholders may cause a significant influence on the public authorities and the suppliers of logistic services to develop electronic information solutions. The authorities, with their participation in TATLO, include customs, transportation, consumers and data protection, and environmental authorities. These actors might have a key role in the creation and application of the framework regulation for trade, including the legislation and the services they offer.

The coordinators and founders would have a key role in the creation and operation of TATLO, acting as a collective voice for shippers and service providers. They could work with industrial associations and international organizations such as the International Maritime Organization (IMO), not only to provide regulations and information, but also to help modeling the framework established by the authorities.

The e-freight facilitators (electronic freight) and the service providers include shippers, freight agencies and infrastructure operators, as well as the companies that provide support services which are necessary for trade, such as financing, insurances, software and hardware. Together, these stakeholders provide the real logistics and infrastructure of TATLO, benefiting from the growth of their businesses with its implementation while increasing their trade volumes, and from the new business opportunities that are generated.

The shippers or logistics providers coordinate the exchange of information, along with the collaboration of executives from the industry and senior officials from the




radores de infraestructuras, así como las empresas que prestan servicios de apoyo, como la financiación, seguros, software y hardware necesarios para el comercio. En conjunto, estos grupos de interés proporcionan la logística real y la infraestructura de TATLO, que con su implementación, se benefician del crecimiento de sus negocios a medida que aumentan los volúmenes de comercio, y de las nuevas oportunidades de negocio que se generen.

Los transportistas o proveedores de logística coordinan el intercambio de información, junto con la colaboración de ejecutivos de la industria y altos funcionarios del sector público para crear un potencial modelo operativo de alto nivel para TATLO utilizando las tecnologías existentes. Este modelo se basa en la mejora del intercambio de información B/B (Empresa-Empresa) y B/G (Empresa-Gobierno), aunque el mayor desafío no consiste en los detalles técnicos, sino en la superación de los obstáculos o retos institucionales y de organización.

Por ejemplo, dentro del sistema de B/G, el primer paso sería incluir la digitalización y la automatización de toda la información del comercio para efectos aduaneros. En segundo lugar, una única interfaz se crearía para que comerciantes y autoridades seleccionados puedan utilizar para el intercambio de información. El tercer paso cubriría una norma nacional completa para todos, importación, exportación y los requisitos reglamentarios relacionados con el tránsito y las autoridades gubernamentales. En la etapa final, la ventana nacional se extendería a nivel regional, con intercambio de información entre los operadores de la ventana única nacionales.

Un ejemplo de e-aduana y e-carga es el caso de la Unión Europea (UE) que tiene una serie de iniciativas en marcha para facilitar el crecimiento del flujo de bienes y reducir los recursos en el pro-

ceso. Actualmente, el 90% de las declaraciones aduaneras de la UE se someten electrónicamente, pero mientras que todos los estados miembros tienen sistemas de e-aduana, no todos están interconectados. En 2003, la Comisión Europea puso en marcha su iniciativa eCustoms para crear una aduana armonizada y uniforme. El sistema intercambia datos entre empresas, autoridades aduaneras y otras instituciones involucradas y tiene como objetivo utilizar el Single Electronic Access Point (Punto de Acceso Electrónico Único), una sola interfaz para todos los asuntos aduaneros en toda la UE, hacia el 2024.


Esta iniciativa está vinculada con la iniciativa eFreight, que busca rastrear bienes en tiempo real y crear un documento electrónico único de transporte para toda la cadena logística. Este proyecto, que se inició como un programa de investigación en 2007, se convirtió en una iniciativa en 2013 y representa el esfuerzo de colaboración de más de 30 empresas de logística, partes interesadas y los países comunitarios. La aduana electrónica e iniciativas eFreight son sólo un primer paso para abarcar los países de la UE. Sin embargo, destaca el potencial del intercambio de información electrónica para impulsar el flujo de comercio en el mundo. 

public sector, in order to create a potential high-level operational model for TATLO, using the existent technologies. This model is based on the improvement of the B/B (Business-Business) and B/G (Business-Government) exchange of information, although the biggest challenge does not consist on technical details, but in the overcoming of obstacles or institutional and organizational challenges.

For example, within the B/G system, the first step would be to include the digitalization and the automation of all the trade information for custom effects. On the

second place, a unique interface would be created for selected traders and authorities to be able to use it to exchange information. The third step would cover a complete national regulation for all, import, export and the regulatory requirements related to transit and the government authorities. On the final stage, the national counter would expand to a regional level, with exchange of information between the national operators of the unique counter.

An example of e-customs and e-freight is the case of the European Union (EU), which has a series of initiatives in progress in order to facilitate the growth of the goods flow and to reduce the resources in the process. Currently, 90% of the customs declarations of the EU are submitted electronically, but although all the member states have e-customs systems, not all are interconnected. In 2003, the European Commission implemented its eCustoms initiative in order to create a harmonized and uniform customs. The system exchanges data between companies, customs authorities and other institutions involved, and its objective is to use the Single Electronic Access Point, a unique interface for all customs issues in the entire EU, towards the year 2024.

This initiative is related to the eFreight initiative, which aims to track goods in real time and create a unique electronic transportation document for all the logistics chain. This project, which started as a research program in 2007, became an initiative in 2013, and it represents the collaborative effort of more than 30 logistics companies, stakeholders and the community countries. The electronic customs and eFreight initiatives are just the first step to cover the countries of the EU. However, it stands out the potential of exchange of electronic information to drive the flow of trade in the world. 

Fuente / Source: "Connected World: Transforming Travel, Transportation and Supply Chains" de Foro Económico Mundial y The Boston Consulting Group.



**Superintendencia Nacional de Control de Servicios de Seguridad, Armas, Municiones y Explosivos de Uso Civil, SUCAMEC:**

**En agosto de 2013 había 420 empresas de seguridad, ahora hay 723**

**IN AUGUST 2013 THERE WERE 420 SECURITY COMPANIES, NOW THERE ARE 723**

**Claro indicador del aumento de la violencia en el país. Sin embargo, entre otras medidas, Cristhiam León Orozco, Gerente de Servicios de Seguridad Privada de SUCAMEC, revela avances en control de armas de fuego.**

Security companies are a clear indicator of the country's increasing violence. However, among other measures, Cristhiam León Orozco, Manager of Private Security Services of SUCAMEC, reveals the progress made in firearms control.

**¿Cuál es la función que cumple la gerencia de servicios de seguridad privada en relación a las empresas de seguridad privada a nivel nacional?**

La Gerencia de Servicios de Seguridad Privada tiene como función principal, entre otros:

Evaluar y otorgar autorizaciones, ampliaciones o renovaciones a las empresas que tienen por objeto prestar servicios de seguridad privada, bajo las diferentes modalidades establecidas en la Ley N° 28879 – Ley de Servicios de Seguridad Privada; Establecer los requisitos para la inscripción y registro de agentes de seguridad privada, así como diseñar los lineamientos para su formación básica y perfeccionamiento; Conducir los procesos sancionadores, emitir la resolución imponiendo las sanciones pertinentes y disponer la ejecución de las mismas cuando corresponda.

**¿Cuántas empresas de seguridad privada existen en el mercado nacional y cuántos vigilantes están relacionados laboralmente a esas empresas?**

La Superintendencia Nacional de Control de Servicios de Seguridad, Armas, Municiones y Explosivos de Uso Civil – SUCAMEC, registra un

total de 723 empresas de seguridad con RUC único, es decir, autorizadas en una sola modalidad. Asimismo, algunas de estas empresas están autorizadas en una o varias modalidades (vigilancia privada, protección personal, consultoría y asesoría en temas de seguridad, tecnología en seguridad y transporte de dinero y valores), por lo que dichas autorizaciones suman un total de 797. En ese sentido, las mencionadas empresas pueden tener ampliaciones (sucursales) de sus autorizaciones principales a nivel nacional, las cuales ascienden a 882.

A mayo de 2015, la cantidad de vigilantes relacionados a las empresas de seguridad asciende a un total de 82,000.

**What is the role of the management of private security services in relation to private security companies nationwide?**

The Management of Private Security Services has the following main purposes:

To evaluate and grant authorizations, extensions or renovations to companies that intend to provide private security services under several modalities as described in Law No. 28879 - Law on Private Security

Services; to establish requirements to register and keep records of private security agents, as well as designing guidelines for basic and advanced training; to conduct disciplinary procedures, to issue resolutions imposing the appropriate punishments and enforcing them if necessary.

**How many private security companies exist in the domestic market and how many guards are occupationally connected to these companies?**

The National Superintendence for the Control of Security Services, Arms, Ammunition and Explosives for Civilian Use - SUCAMEC, registered a total of 723 security companies with unique RUC, id est, authorized in a single modality. Likewise, some of these companies are authorized for one or several modalities (private security, personal protection, consulting and assessment on issues of security, technology security and transportation of money and values), therefore such authorizations are 797 in total. In that regard, the aforementioned companies may have extensions (branches) of their main national authorizations, reaching a total of 882.

In May 2015, the amount of guards connected to security companies reached a total of 82,000.

**Número de empresas de seguridad autorizadas por modalidad**  
Number of security companies authorized by modality

TIPO DE MODALIDAD	EMPRESAS ( LOCAL PRINCIPAL)	EMPRESAS (AMPLIACIONES)
TYPE OF MODALITY	COMPANIES (HEADQUARTERS)	COMPANIES (BRANCHES)
1 Prestación de servicios de vigilancia privada	698	816
2 Prestación de servicio de protección personal	51	37
3 Prestación de servicio de consultoría y asesoría en temas de seguridad privada.	14	0
4 Prestación de servicios de tecnología de seguridad	31	0
5 Prestación del servicio de transporte de dinero y valores	3	29
1 Provision of private security services	698	816
2 Provision of personal protection services	51	37
3 Services of consulting and assessment on private security issues	14	0
4 Security technology services	31	0
5 Service of transportation of money and values	3	29
<b>TOTAL</b>	<b>797</b>	<b>882</b>

Fuente / Source: Base de datos del área de licencias de la Gerencia de Servicios de Seguridad Privada. Abril de 2015 Database of the licensing area of the Management of Private Security Services. April 2015

**Sectorialmente, considerando los rubros de minería, energía, entidades financieras, y empresas, ¿Se puede distinguir el porcentaje de vigilantes privados que trabajan en empresas relacionadas al comercio exterior?**

Actualmente, es difícil poder establecer el número exacto de vigilantes que laboran en un lugar específico, debido a la alta rotación y desplazamiento de los agentes de seguridad, puesto que depende de las necesidades de los clientes de dichos servicios.

Por otro lado, las empresas de seguridad privada tienen la obligación de comunicar a la SUCAMEC la celebración de los contratos de prestación de los servicios de seguridad que suscriban. Como resultado de las comunicaciones presentadas por las empresas, se cuenta con una base de datos que le permite saber el lugar exacto de la prestación del servicio de seguridad privada.

A la fecha, existen 705 empresas que prestan el servicio de seguridad privada bajo la modalidad de vigilancia privada. De ellas, 57 empresas prestan el servicio de vigilancia en aeropuertos; 3 empresas en agencias de aduanas; 21 empresas en almacenes y, finalmente, 26 empresas en puertos. En ese sentido, el servicio de vigilancia privada utilizado en las operaciones de comercio exterior representa el 15% del total de las empresas autorizadas en dicha modalidad.

**Sector by sector, and considering the areas of mining, energy, financial institutions and companies, is it possible to distinguish the percentage of private security guards working in companies connected to foreign trade?**

Currently, it is difficult to establish the exact number of guards who work in a specific place due to the high rotation and displace-

ment of the security agents, since this depends on the needs that customers have for these services.

On the other hand, private security companies are required to notify the SUCAMEC the signing of contracts for the provision of security services. As a result of the communication with the companies, we have a database that allows us to know the exact place of the private security provision service.

To this date, there are 705 companies providing private security services in the modality of private security. Out of these, 57 companies provide surveillance for airports; 3 companies are in customs agencies; there are 21 companies in warehouses and finally 26 companies in ports. In that regard, the private security service used in foreign trade operations represents 15% of the total amount of companies authorized in that modality.



## Número de empresas de vigilancia privada relacionadas al comercio exterior

### Number of private security companies connected to foreign trade

TIPO TYPE	CANTIDAD EMPRESAS DE VIGILANCIA PRIVADA AMOUNT OF PRIVATE SECURITY COMPANIES	PORCENTAJE PERCENTAGE
Aeropuertos	57	8%
Aduanas	3	0%
Almacenes	21	3%
Puertos	26	4%
Otros sectores	598	85%
Total	705	100%
Airports	57	8%
Customs	3	0%
Warehouses	21	3%
Ports	26	4%
Other sectors	598	85%
Total	705	100%

Fuente / Source: Base de Datos - Sucamec. Mayo de 2015 Database - SUCAMEC. May 2015

### ¿Qué tipos de armas pueden utilizar las empresas de seguridad privada según el tipo servicio que prestan?

Nuestra normativa no hace una clasificación del tipo de armas que deben usar las empresas de seguridad privada por cada una de las modalidades establecidas en la normativa, dado que de manera general se establece en el artículo 10 de la Ley N° 25054 – “Ley que norma la fabricación, comercio, posesión y uso por particulares de armas y municiones que no son de guerra”. Dicha clasificación de armas de seguridad y vigilancia, es la siguiente:

- Armas de fuego cortas, cuya munición desarrolle una energía en boca cañón no mayor de 80 kilogrametros.
- Escopetas diseñadas para fines de seguridad; y,
- Armas de casa, fuera del radio urbano.

### ¿Existen armas de vigilantes privados que han sido incautadas por haber sido utilizadas en delitos? ¿Qué porcentaje representa el total

### de armas utilizadas por las empresas de seguridad privada en relación a las armas incautadas a delincuentes?

Solo el año pasado se incautaron preventivamente más de 2.300 armas a empresas de seguridad privada y empresas comercializadoras de armas de fuego. De ese total, 300 eran armas ilegales. Entre las razones de esta incautación preventiva figura el incumplimiento de algunos requerimientos en materia de almacenamiento, así como por tener las licencias vencidas.

Antes de la creación de la SUCA-MEC, bajo estos criterios se incau-

### What kind of weapons can be used by private security companies providing this service?

Our legislation does not have a classification of the kind of weapons that must be used by private security companies for each one of the established modalities as regulated by the law, because the general terms are established in Article 10 of Law No. 25054 - “Law that regulates the manufacture, trade,

possession and individual use of arms and ammunition not intended for war”. This classification of defensive and security weapons is as follows:

- Handguns, with an ammunition consisting of a gun barrel energy of no more than 80 kilogrammeters.
- Shotguns designed for security purposes; and,
- Domestic weapons, outside the urban area.

### Are there weapons of private security guards that have been confiscated after being used in crimes? What percentage represents the total number of weapons used by private security companies compared to weapons confiscated from criminals?

Last year alone more than 2,300 weapons were preventively confiscated from private security companies and companies selling firearms. Of that amount, 300 were illegal weapons. One of the reasons for this preventive confiscation was the breach of

taban apenas de 10 a 15 armas por año.

**Para las empresas de comercio exterior, actualmente el narcotráfico sería el principal riesgo de seguridad para sus operaciones y negocios internacionales. ¿Considera que las empresas de seguridad privada hacen diferencias en sus políticas operativas para adecuarse a los tipos de amenazas que enfrentan sus empresas clientes? ¿Por qué?**

Sí. Porque en este tipo de cadena de suministro se corren los más altos riesgos de contaminación y es allí donde las empresas de seguridad, a través de sus agentes de seguridad privada, deben controlar, vigilar y hacer el seguimiento, así como prevenir y detectar cada falencia o vulnerabilidad que se presente en cada proceso, con el fin de mitigar este tipo de riesgos.


Además, las empresas de seguridad diseñan y ofrecen planes de riesgo que permiten reforzar la seguridad aplicada al control de la contaminación del narcotráfico, protegiendo de manera integral a su cliente en la cadena, es decir, no solo los activos, personas y asociados, sino también que se garantice y asegure la continuidad de todo el negocio.

**¿Cuál es su expectativa sobre la situación de las empresas privadas en el marco de la creciente espiral de violencia en el país (robo, extorsión, narcotráfico, etc.)? ¿Considera usted que están preparadas para apoyar el trabajo de la Policía Nacional del Perú (PNP)? ¿Existen procedimientos de apoyo mutuo?**

La industria de la seguridad privada a nivel nacional ha crecido rápidamente en estos dos últimos años. En agosto de 2013 había 420 empresas de seguridad, ahora hay 723; las cuales, además, han ampliado sus servicios a otros departamentos. Se prevé que para el 2020 existirán más de 1.500 empresas autorizadas.

Los servicios de seguridad privada tienen carácter preventivo y

complementario a las fuerzas y autoridades del orden. Con ese alcance, SUCAMEC ha propuesto un nuevo proyecto de Ley de Servicios de Seguridad Privada, que está actualmente en el Congreso, el cual establece el marco normativo para la coordinación con instituciones públicas y privadas a fin de coadyuvar a la seguridad ciudadana.

Con la nueva política de la SUCAMEC se desea promover un mejor control y mejor servicio, ya que se ha dispuesto la fiscalización de empresas de seguridad que prestan servicios con armas, para prevenir los casos de robo de armas, en los locales de empresas autorizadas. Para este tipo de labor, se propone realizar un trabajo en conjunto con la Policía Nacional del Perú (PNP), investigando a empresas de seguridad que presuntamente comenten irregularidades en el empleo y uso de armas de fuego o que abastecen de éstas a la delincuencia. 

agreement regarding some storage requirements, as well as having expired licenses.

Before the creation of the SUCAMEC, under these criteria, only 10 or 15 weapons were confiscated each year.

**For foreign trade companies, currently drug trafficking would be the main security risk for their operations and international business. Do you think that private security companies differentiate their operating policies to adjust to the type of threats that their customers and companies must face? Why?**

Yes. Because in this kind of supply chain there are higher risks of contamination and that's where security companies, through their private security agents, have to control and monitor, as well as focusing on follow-up, to prevent and detect every flaw or vulnerability present in each process, in order to mitigate these risks.


Furthermore, security companies design and offer risk plans that will strengthen the security applied

to contamination control for drug trafficking, protecting their customers completely in every link of the chain, id est, not only the assets, people and partners, but also guaranteeing as well as ensuring the continuity of the whole business.

**What are your expectations about the situation of private companies in a context of ever-increasing violence in the country (robbery, extortion, drug trafficking, etc.)? Do you think they are prepared to support the work of the National Police of Peru (PNP)? Are there any procedures for mutual support?**

The private security industry nationwide has grown rapidly in the past two years. In August 2013 there were 420 security companies, now there are 723; these have also expanded their services to other departments. It is estimated that by 2020 there will be over 1,500 authorized companies.

Private security services are of a preventive nature and act as a complement to law enforcement authorities. To that extent, SUCAMEC has proposed a new Law project on Private Security Services, which is currently being discussed in Congress, establishing the legal framework for the coordination between public and private institutions in order to contribute to improvement of public safety.

With the new policy proposed by SUCAMEC, we want to promote more control and better services, considering the control and audit of security companies providing services with weapons, to prevent cases of weapons theft, on the facilities of authorized companies. For this kind of work, our proposal is to make a joint effort with the National Police of Peru (PNP), investigating security companies that allegedly incur in irregularities in the handling and usage of firearms, or that supply arms to delinquents. 



## Once nuevos estándares BASC Portuarios y Aeroportuarios

### ELEVEN NEW PORT AND AIRPORT BASC STANDARDS

World BASC Organization (WBO) puso en vigencia en noviembre del 2014, 11 nuevos estándares de seguridad referidos específicamente a servicios complementarios portuarios y aeroportuarios.

In November 2014, World BASC Organization (WBO) put into effect 11 new security standards referred specifically to complementary port and airport services.

#### Estándares de Seguridad para Servicios Aeroportuarios

- 1- Aeropuerto Carga Aérea, Correo y Equipaje Facturado
- 2- Explotador Aéreo
- 3- Servicio de Rampa y/o equipo de apoyo terrestre en plataforma
- 4- Cocina de vuelo / Catering (suministro de agua, bebidas y alimentos)
- 5- Suministro de combustible
- 6- Almacén de Carga y Correo Aéreo (terminal y/o depósito temporal de carga y correo aéreo)
- 7- Servicio de Seguridad Aeroportuaría
- 8- Operador de Base Fija (FBO – FLY Boarding Operation)

#### Security Standards for Airport Services

- 1- Airport Air Freight, Mail and Invoiced Baggage
- 2- Air Exploiter
- 3- Ramp Service and/or ground support team in platform
- 4- Flight kitchen / Catering (provision of water, drinks and food)
- 5- Fuel supply
- 6- Cargo and Air Mail Warehouse (terminal and/or temporary cargo and air mail storage)
- 7- Airport Security Service
- 8- Fixed Base Operator (FBO – FLY Boarding Operation)

#### Estándares de Seguridad para Servicios Portuarios

- 1- Amarre y Desamarre de naves / Buceo
- 2- Practicaje / Transporte de personas / Remolcaje
- 3- Abastecimiento de Combustible / Avituallamiento / Recojo de Residuos

#### Security Standards for Port Services

- 1- Mooring and Casting-off of ships / Diving
- 2- Pilotage / Transportation of people / Towing
- 3- Fuel supply / Provisioning / Waste Collection



## Actualización en precintos de Alta Seguridad

Debido a la relevante importancia de los precintos de seguridad para la seguridad de los contenedores, nuestra organización organizó en junio pasado la charla “Precintos de Alta Seguridad”, evento que contó con más de 80 asistentes y la participación de FLINK S.A.C; TITADSU S.A.C.; CORPORACION SEALER S.A.; y SMART TRAK TECHNOLOGIES INC.

Los asistentes pudieron actualizar sus conocimientos de los criterios tecnológicos y la adecuada utilización de estas herramientas de seguridad con la finalidad de prevenir su violación o manipulación a través de la ‘clonación’. En este sentido, además de fortalecer la aplicación del sistema SGCS BASC en sus empresas, los ponentes recomendaron emplear precintos que cumplan o excedan las exigencias de la Norma ISO 17712 para estar alineadas con las recomendaciones de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), del programa C-TPAT de los EE UU y de BASC.

## Update in High Security Seals

Debido a la relevante importancia de los precintos de seguridad para la seguridad de los contenedores, nuestra organización organizó en junio pasado la charla “Precintos de Alta Seguridad”, evento que contó con más de 80 asistentes y la participación de FLINK S.A.C; TITADSU S.A.C.; CORPORACION SEALER S.A.; y SMART TRAK TECHNOLOGIES INC.

Los asistentes pudieron actualizar sus conocimientos de los criterios tecnológicos y la adecuada utilización de estas herramientas de seguridad con la finalidad de prevenir su violación o manipulación a través de la ‘clonación’. En este sentido, además de fortalecer la aplicación del sistema SGCS BASC en sus empresas, los ponentes recomendaron emplear precintos que cumplan o excedan las exigencias de la Norma ISO 17712 para estar alineadas con las recomendaciones de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), del programa C-TPAT de los EE UU y de BASC.



## BASC y las Naciones Unidas en campaña contra las drogas

La Alianza Empresarial para la Seguridad en el Comercio (BASC por sus siglas en inglés) se unió a la celebración por el “Día internacional de la lucha contra el uso indebido y el tráfico ilícito de drogas” celebrada el 26 de junio y promovido por la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDC) el cual busca sensibilizar a la comunidad internacional sobre el peligro que las drogas ilícitas representan para la sociedad mundial.

BASC se enfoca en el fortalecimiento de la seguridad en la cadena de suministro internacional para que esté libre de actividades ilícitas relacionadas al terrorismo, contrabando y narcotráfico, usando como herramienta su Sistema de Gestión en Control y Seguridad BASC (SGCS).

Para ver el mensaje del Secretario General de las Naciones Unidas, Ban Ki-moon, con motivo de esta campaña, hacer clic aquí: [www.un.org/es/events/drugabuseday/2015/sgmessage.shtml](http://www.un.org/es/events/drugabuseday/2015/sgmessage.shtml)

## BASC and the United Nations campaigning against drugs

The Business Alliance for the Security in Commerce (BASC) joined the celebration for the “International Day Against Drug Abuse and Illicit Trafficking”, celebrated on June 26th and promoted by the United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC), which aims to create awareness on the international community regarding the hazard that illicit drugs represent for the worldwide society.

BASC focuses on strengthening security in the international supply chain so it is free of illicit activities related to terrorism, contraband and drug trafficking, using BASC’s Control and Security Management System (SGCS) as a tool.

To see the message from the General Secretary of the United Nations, Ban Ki-moon, regarding this campaign, click here: [www.un.org/es/events/drugabuseday/2015/sgmessage.shtml](http://www.un.org/es/events/drugabuseday/2015/sgmessage.shtml)

# Nuevos afiches BASC

Como parte de los beneficios de la certificación que ofrece BASC PERÚ a sus asociados, ponemos a su disposición los nuevos afiches disuasivos con la finalidad de contribuir a la sensibilización del personal administrativo y operativo en temas de seguridad que contribuyan a mejorar las buenas prácticas en las actividades del Comercio Internacional.

Podrá completar su solicitud a través de nuestra página web [www.bascperu.org](http://www.bascperu.org) ingresando su usuario y contraseña en la sección del BASC NET.

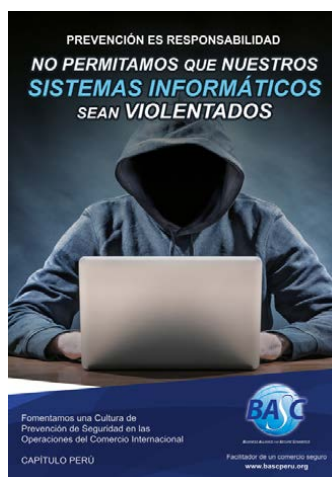
## AFICHES DISUASIVOS BASC 2015



PERBASC-13-AFIC



PERBASC-14-AFIC



PERBASC-15-AFIC



LINEA GRATUITA PNP



PERBASC-04-AFIC



PERBASC-08-AFIC



PERBASC-09-AFIC

Calle Los Laureles 365 San Isidro, Lima – Perú  
 Telef. : (511) 612-8300 E-mail: [info@bascperu.org](mailto:info@bascperu.org)  
 Web: [www.bascperu.org](http://www.bascperu.org)



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

NO  
ARRIESGUE



LA COMPETITIVIDAD  
DE SU EMPRESA

IMPLEMENTE EL  
SGCS - BASC

SISTEMA DE GESTIÓN EN CONTROL Y SEGURIDAD BASC



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

[www.bascperu.org](http://www.bascperu.org)

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