



Criterios de Supply Chain Security en empresas de almacenamiento

CRITERIA FOR SUPPLY CHAIN SECURITY IN STORAGE COMPANIES

INFORME

- Gestión de seguridad en almacenes peruanos. Los casos del Grupo RANSA, AQP, Express Cargo y Fargoline.

ENTREVISTAS

- **ALFONSO GARCÍA MIRO**
Presidente (e) de la CONFIEP
- **JOSEPH DEGAETANI**
Experto en seguridad informática de Apex Systems, Inc., EE.UU.

Crece la logística, crecen los almacenes. Tendencia en el mercado peruano (Pág 4).

La seguridad en la nueva Ley General de Aduanas (Pág 13).

La seguridad de la carga aérea. Legislación reciente en Estados Unidos y Europa (Pág 28).

NO
ARRIESGUE



LA COMPETITIVIDAD
DE SU EMPRESA

IMPLEMENTE EL
SGCS - BASC

SISTEMA DE GESTIÓN EN CONTROL Y SEGURIDAD BASC



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

www.bascperu.org

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



Contenido / Content



2 EDITORIAL / EDITORIAL

Almacenes e inspección de contenedores.
Warehouses and screening of containers.

3 PORTADA / COVER

- Criterios de Supply Chain Security en empresas de almacenamiento.
Criteria for Supply Chain Security in storage companies.
- El concepto y las funciones del almacén.
Concept and utility of the warehouse.
- Principales zonas del almacén.
Main areas of the warehouse.



16 INFORME / REPORT

La gestión de seguridad en la cadena logística del almacenamiento.
Situación en el mercado peruano.
Security management in the logistic chain of storage. Peruvian market situation.

22 ENTREVISTAS / INTERVIEWS

Alfonso García Miro, presidente encargado de la Confederación Nacional de Instituciones Empresariales Privadas (CONFIEP).
Alfonso García Miro, president in charge of the National Confederation of Private Business Associations (CONFIEP).



24 SEGURIDAD INFORMÁTICA / INFORMATICS SECURITY

Joseph DeGaetani, Contractor – Allscripts Expert Support Consultant, Apex Systems, Inc., con sede en Carolina del Norte, EE.UU.
Joseph DeGaetani, Contractor – Allscripts Expert Support Consultant, Apex Systems, Inc., headquartered in Carolina del Norte, EE.UU.



28 ENFOQUE / FOCUS

La seguridad de la carga aérea. Una mirada a la situación actual en Europa y Estados Unidos.
Air cargo security. An eye into the current situation in Europe and United States.

35 MUNDO BASC / BASC WORLD

- BASC: Unidos en cooperación para la facilitación del comercio internacional.
BASC: Cooperatively united to facilitate the international commerce.
- Nueva Junta Directiva de BASC PERÚ.
BASC PERU new board of directors.
- I Seminario enfocado a la seguridad en la actividad pesquera.
I Seminar focused in the security of fishing activity.



39 NOTICIAS Y EVENTOS / NEWS AND EVENTS



Almacenes e inspección de contenedores

Warehouses and screening of containers

Estimados lectores;

Respondiendo al tema central de esta edición, les estamos ofreciendo un material ilustrativo sobre los principales aspectos que implican los complejos de almacenamiento en términos de seguridad logística. Físicamente y operativamente, este importante eslabón de la cadena de distribución internacional reclama estar atento a lo que las conspiraciones internas podrían hacer con la finalidad de contaminar sus operaciones, camuflando mercancías ilícitas en los cargamentos que circulan por sus instalaciones.

Como es de conocimiento público, se han dado casos de hallazgo de droga en almacenes privados, situación que ha afectado la imagen de la empresa propietaria a pesar de haber sido solo un espacio de tránsito de las cargas contaminadas y, más aun, haber sido ellas las que dieron aviso del hecho a las autoridades policiales siguiendo, en muchos casos, lo dispuesto en sus Sistemas de Gestión en Control y Seguridad BASC.

Por razones obvias, en estos escenarios de almacenamiento el contenedor es el principal objetivo de los conspiradores, siendo esta herramienta el foco del sistema de seguridad. "¿Cómo llego a colocar mi 'mercancía' dentro de ese contenedor?", se supone es la principal preocupación de los delincuentes y para ello osan comprometer al personal del mismo almacén así como de sus proveedores.

En general, sean contenedores secos o refrigerados, la inspección para estas unidades es similar: se verifican sus condiciones físicas así como las condiciones de las mercancías, además de la temperatura, en el caso del refrigerado. La revisión de los sitios vulnerables a modificaciones, fijándose en elementos que pueden revelar daños, desgastes y reparaciones impropias, es muy importante. El procedimiento básico es observar la estructura inferior en relación a puertas, paredes, piso, y el mecanismo de refrigeración, dado el caso (también externamente lo que corresponda). El procedimiento exige contar indispensablemente con un documento de registro de la inspección como parte de la cadena de control de la seguridad logística.

Dear readers;

In reply to the central subject of the present edition, we are offering you illustrative material about the main aspects that imply the storage facilities in terms of logistic security. Physically and operatively, this important link in the international chain of distribution claims awareness of what the intern conspiracies could do with the purpose of corrupting your operations camouflaging illicit merchandise in the cargo circulating in your facilities.

As you may know, there have been cases of drug busts in private warehouses; this situation has tainted the image of the owner company in spite of the fact that it was only a transit space of contaminated cargo and, moreover, being the ones that gave notice to the police authorities following, in many cases, the stipulations in their Systems of Control and Security Management BASC.

For obvious reasons, in these scenarios of storage, the container is the conspirator's main objective, being this tool the nucleus of the security system. "How do I place my "merchandise" inside that container?" is probably the main concern of delinquents and for that they dare to compromise the staff of the same warehouse and their suppliers.

Generally, whether there are dry or reefer containers, the screening for these units is similar: we verify its physical conditions and the merchandise condition, as well as the temperature, in the case of reefer. It's very important to check the vulnerable places for modifications, to notice the elements that could reveal damages, depletion and improper repairs. The basic procedure is to observe the inferior structure related to doors, walls, floors, and the refrigeration mechanism, if it's the case (also anything that should be checked externally). The procedure demands to essentially have a registry document of the screening as an element of the control chain of logistic security.

Gracias / Thank you

María del Carmen Masías
Presidente / President
BASC PERÚ

Comité Editorial / Editorial Board

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

Director / Director
César Venegas Núñez

Edición / Redacción / Editor / Writer
Unices Montes Espinoza

Coordinación / Coordinator
Giovanna Dloses Morel

Subscripciones y Publicidad / Subscription & Advertising
imagen@bascperu.org

Diagramación e Impresión / Design and Press
Rocío Beuzeville / Comunica 2



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

Alianza Empresarial para un Comercio Seguro
(Capítulo BASC PERÚ)
Av. Javier Prado Este 897, edif. Limatambo
8vo piso of. 84, San Isidro Lima- Perú
Teléf.: (511) 612-8300
www.bascperu.org

Consejo Directivo / Directors Board

Presidente del Directorio
Asociación Marítima del Perú - ASMARPE
María del Carmen Masías Guzmán

Vicepresidente
Asociación Peruana de Operadores Portuarios - ASPPOR
Lorenzo L. Morandi Cadei

Director Secretario
Sociedad de Comercio Exterior COMEX
Patricia Siles Álvarez

Director Tesorero
Sociedad Nacional de Industrias - S.N.I.
Mateo Balarin Benavides

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

Director Vocal
Consejo Nacional de Usuarios de Distribución
Física Internacional de Mercancías - CONUDFI
Armando Grados Mogrovejo

Directores
Asociación de Agentes de Aduana del Perú - AAAP
Gonzalo Arias Schreiber Ponce

Asociación Peruana de Agentes Marítimos - APAM
Eduardo Amorortu Velayos

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

Asociación de Exportadores - ADEX
Juan Carlos León Siles

Instituto Peruano de Espárragos y Hortalizas - IPEH
Leylha Rebaza García

Asociación de Servicios Aeroportuarios Privados - ASAAP
Carlos Alfredo Roldán Aspauza

Past President
BASC PERÚ
Raúl Saldías Haettenschweiler

Gerente General
César Venegas Núñez

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

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

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

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



Crterios de Supply Chain Security en empresas de almacenamiento

CRITERIA FOR SUPPLY CHAIN SECURITY IN STORAGE COMPANIES

Detrás del dinámico mundo del comercio mundial envuelto actualmente entre algunas regiones que crecen a tasas considerables y otras que se esfuerzan por retomar sus ritmos de crecimiento venidos a menos, permanece intacta la preocupación de la industria global por la seguridad de las cadenas de distribución y de los almacenes. ¿Por qué de los almacenes? Por su posición clave en el conjunto de eslabones de la cadena logística internacional.

Behind the dynamic world of international trade currently involved between some regions that grow at exponential rates and others that make efforts to regain their lost growth rhythms, the concern of the global industry for the security of the distribution chains and warehouses remains intact. Why warehouses? Due to their key position in the group of links in the international logistic chain.

En efecto, el tradicional servicio de seguridad para las empresas de comercio exterior, el cual se enfocaba en la protección contra robos y/o siniestros dentro de las instalaciones de la compañía, ya es obsoleto. Ahora, la típica oferta consiste básicamente en advertir al potencial cliente de que sus proveedores de seguridad deberían estar conscientes de la importancia fundamental de la seguridad de la cadena de suministro. ¿Por qué? Esto obedece a que en el mundo actual del Supply Chain Security, es decir donde gobiernan las entregas justo a tiempo, la gestión de inventarios ajustados y la existencia de mayores regulaciones en las cadenas de suministro, los proveedores de seguridad tienen que estar al día y comprometidos con lo que ello implica.

Esta situación es común por

lo menos entre las empresas que, de manera directa o indirecta, comercian con los países que llevan adelante una política exigente de protección contra las actividades ilegales procedentes del exterior y con potencial de causar daño premeditado dentro de sus fronteras nacionales. Son los casos de Europa, Estados Unidos, Canadá, Australia, Japón, entre otros.

De esta manera, el concepto actual de seguridad en los almacenes de comercio exterior abarca un ámbito integral de acciones, de tal manera que asegura la integridad de las operaciones de almacenamiento (control de acceso, administración de patios, las patrullas programadas, etc.). Por otro lado, el aumento de las regulaciones en los mercados del exterior es una realidad diaria para cada distribución y operación

Indeed, the traditional service of security for the international trade companies, which focused in the protection against thefts and/or accidents inside the company's facilities, is already obsolete. Plus, the usual offer consists basically in warning the potential client that his security providers should be aware of the fundamental importance of the supply chain security. Why? The reason is that in the current world of Supply Chain Security, meaning where the on time deliveries, the management of tight inventories and the existence of major regulations in the supply chains rule, the security providers have to be updated and committed to everything that this implies.

This is a common situation at least between the companies that, in a direct or indirect manner, trade with countries that have a demanding policy of protection against overseas illegal ac-

de almacenaje. Por este motivo, los agentes de seguridad que laboran en centros de almacenamiento deberían estar altamente capacitados para entender y aplicar dichas regulaciones que afectan la operación de la compañía de almacenamiento.

Servicios relativos a la seguridad

Entre los servicios de seguridad en los almacenes que se ofrecen actualmente se incluye: manejo de patios, seguimiento de camiones, integridad de precintos de seguridad, prevención de pérdidas, servicios de recepción, manejo de centros de control de seguridad, patrullas móviles y peatonales, respuestas de emergencia, reportes escritos y control de accesos.

En las actuales circunstancias también deben ser capaces de apoyar el cumplimiento de las regulaciones de seguridad que deben

activities and with the potential to cause premeditated damage inside their national borders. This is the case of Europe, United States, Canada, Australia, Japan, among others.

In this manner, the current concept of security in international trade companies covers a global field of actions, in such a way that ensures the integrity of the storage operations (access control, yard management, scheduled patrols, etc.). On the other hand, the increase of regulations in the international markets is an everyday reality for each distribution and storage operation. This is why, the security agents working in the storage centers should be highly qualified to understand and apply such regulations affecting the operations of the storage company.

Services related to security

Among the security services in warehouses offered currently we have:

yard management, trucks follow up, integrity of security precincts, loss prevention, reception services, management of security control centers, mobile and pedestrian patrol, emergency responses, written reports and access control.

Nowadays they also have to be able to support the fulfillment of the security regulations that the trading companies must fulfill, among them we have: dispositions of security programs overseas, first aid (in case of pollution with chemical and/or radioactive substances), blood pathogens, etc.

The Peruvian market

According to the statistics of the National Superintendence of Tax Administration (Sunat), up to December 2010 the number of Warehouses and Customs deposit stores operating in the importation activity were 113, while in the exportation activity were

Crece la logística, crecen los almacenes

El dinamismo del mercado peruano lleva a entender cada vez más la importancia de la labor de los operadores logísticos y el valor que sus servicios generan para las empresas. Estas empresas están ligadas estrechamente con los almacenes, pues los servicios que prestan comprenden almacenaje, distribución, manipulación, carga completa y carga fraccionada. Además de brindar servicios de terminales de almacenamiento y agencia de aduanas, siendo el transporte la actividad que une a todas estas actividades.

Por la particular geografía del Perú, el desarrollo de la logística se torna muy complejo para las empresas porque en el sector de transporte existe una alta concentración de demanda en Lima, seguida de una menor participación en algunas ciudades de la costa y mucho menos en el resto del país a todo lo cual se suma el escaso desarrollo de la infraestructura en vías de comunicación.

Resalta en los últimos años que en el Perú se haya dado un crecimiento comercial sin precedentes, generado por un mayor consumo y producción en regiones diferentes a la de Lima. Es común observar la construcción de grandes centros comerciales, supermercados, tiendas por departamentos, cadenas de comida rápida en ciudades como Piura, Chiclayo, Trujillo, Cajamarca, Huancayo, Ica y Arequipa.

Para José Cárdenas, gerente de Consultoría y Proyectos de Ransa, esta apertura de nuevos mercados y la demanda de mayor valor añadido por parte de los clientes, originan cadenas logísticas más largas que traen consigo una mayor complejidad en la gestión, ya que muy pocas empresas tienen la capacidad de integrar todos los servicios logísticos por sí mismos.

En entornos cambiantes e impredecibles, los operadores logísticos especializados en diversos sectores

como bienes de consumo, industria, frío, minería, electrónica y químicos, empiezan a tener mayor relevancia en las operaciones de los clientes. El ejecutivo señalado menciona que se requiere por ello construir una integración a lo largo de toda la cadena de suministros y generar relaciones de confianza con los clientes, lo cual por cierto es un arma clave para desarrollar la cultura de seguridad en el sistema logístico nacional habida cuenta que implica compartir información, coordinar actividades y planificar de forma conjunta. Este comportamiento permitiría, además de lograr reducciones de costos y mejoras de servicio, facilitar la implementación de planes que impliquen asegurar las cadenas de suministro.

Respecto a la mejora de la logística en nuestro país, Arturo Frías, denominado el "gurú de la logística" en México, a su paso en el evento Expocarga 2011, señaló que en el Perú hay mucho por trabajar aceleradamente, empezando por desarrollar el mapa logístico del país y luego el desarrollo de un plan maestro de evolución que incluya la cultura, la educación, la infraestructura, los servicios y la integración de estos elementos para desarrollar bloques logísticos.

Según el experto, la mayor potencialidad del país es el desarrollo económico que hay que aprovechar potenciando exponencialmente la infraestructura y los servicios tanto para el entorno doméstico como el internacional. Señaló que un reciente informe sólo el 30% de los operadores logísticos en el Perú cuenta con respaldo tecnológico, lo cual es preocupante porque las tecnologías y la asertividad de datos en almacenes y transporte, no solo conlleva altos niveles de productividad sino son vitales para un buen sistema logístico.

Fuente: Ransa / Expologística

If logistics grows, warehouses grow

The dynamism of the Peruvian market makes us understand each time the importance of the logistics operators work and the value that their services provide to companies. These companies are closely link to the warehouses, because the services they provide involve storage, distribution, manipulation, full and part load. Also they supply services of storage terminals and customs agencies, being transportation the activity that links all these activities.

Due to the particular Peruvian geography, the logistics development becomes very complex to the companies because in the transportation field there is a big demand concentration in Lima, follow by a minor participation in some cities of the coast and even less in the rest of the country, to all of this we add the poor infrastructure development in road links.

As a highlight in the last years, Peru has had a commercial growth without precedents, as a result of major consuming and production in different regions other than Lima. It is common to observe the construction of big shopping malls, supermarkets, department stores, fast food chains in cities like Piura, Chiclayo, Trujillo, Cajamarca, Huancayo, Ica and Arequipa.

For José Cárdenas, manager of Ransa's consulting and projects, this opening of new markets and the demand of more added values by the clients, originate longer logistics chains that bring along a higher complexity in management, because very few companies have the ability to integrate all the logistics services by themselves.

In changing and unpredictable environments, the logistics operators specialized in several areas like consumer goods, industry, cold, mining, electronics

and chemicals, begin to have an increase importance in the clients operations. The executive mentioned before states that for that it is require to build integration throughout the supply chain and to generate confident relationships with the clients, which by the way is a key weapon to develop the security culture in the national logistics system taking into consideration that it implies sharing information, coordinating activities and a conjoint planning. This behavior will allow, besides the accomplishment of cost reductions and service improvements, to facilitate the implementation of plans implying the assurance of supply chains.

According to the logistics improvement in our country, Arturo Frías, also known as the "guru of logistics" in Mexico, when assisting to the event *Expo-carga 2011*, stated that in Peru there was a lot of work to do very quickly, starting by the development of the country's logistics map and then the development of an evolution master plan that includes culture, education, infrastructure, services and the integration of these elements to develop logistics blocks.

According to the expert, the highest potential of the country is the economic development that needs to be exploited boosting the infrastructure and the services exponentially for the local environment as well as the international. He remarked that in a recent report only 30% of logistics operators in Peru have a technological support, which is concerning because the technologies and the confirmation of the storage and transportation data, not only leads to high levels of productivity but are also vital for a good logistics system.

Source: Ransa / Expologistics

cumplir las empresas exportadoras, entre las cuales se contempla: disposiciones de programas de seguridad en el exterior, primeros auxilios (para casos de contaminación con sustancias químicas y/o radiactivas, etc.), patógenos en la sangre, etc.

El mercado peruano

De acuerdo a las estadísticas de la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (Sunat), a diciembre de 2010 el número de Almacenes y Depósitos Aduaneros que operaban en la actividad de importación era 113, mientras que en la actividad exportadora participaban 84 empresas. En este conjunto de operadores está la responsabilidad de la facilitación, eficiencia y por supuesto la seguridad de la cadena de suministro en el país.

Si bien muchas de estas empresas cuentan con instalaciones

y tecnología modernas además de sistemas de trabajo con estándares internacionales, poco pueden hacer para que el sistema de almacenamiento nacional, como tal, pueda estar en dichos niveles. Y es que la actual infraestructura para almacenes logísticos en nuestro país aún está atrasada respecto al crecimiento que viene mostrando la demanda, según indican los empresarios.

En este sentido, de acuerdo a la Asociación Peruana de Profesionales en Logística (Approlog), hasta hace unos cuatro años el Perú necesitaba de fuertes inversiones en infraestructura para promover el desarrollo del país, principalmente en la Sierra y la Selva, donde el déficit en carreteras es bastante alto. Según esta institución, el 87% de las carreteras en el Perú se encuentran sin asfaltar, lo que genera un alto costo en el transporte y el manejo logístico,

84 companies. In this group of operators lies the responsibility to facilitate, to be efficient and of course to supply chain security in the country.

Although many of these companies count with modern facilities and technology as well as work systems with international standards, there is practically nothing they could do for the national system of storage, as such, to reach those levels. Moreover the current infrastructure for logistic storage in our country is still behind regarding the growth that the demand's been showing, according to the entrepreneurs.

In that sense, according to the Peruvian Association of Professionals in Logistic (Approlog), up to four years ago Peru needed strong infrastructure investments to promote the country's development, mainly in the Highlands and the Jungle, where the highways deficit is pretty high. According to this institution, 87% of Peru highways

puesto que demanda mayor tiempo recorrer una ruta y por lo tanto se consume más combustible, las llantas se renuevan en un periodo de tiempo más corto, haciendo que el costo de mantenimiento del vehículo sea alto. Asimismo, según el Instituto Peruano de Economía (IPE), solo en infraestructura (transporte, electricidad, saneamiento, gas y telecomunicaciones) el Perú tenía un déficit de inversión de cerca de US\$ 23.000 millones con tendencia a que la brecha aumente.

Sin embargo, el año pasado el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) aseguró que el déficit de inversión en infraestructura se reducirá hasta en un 50% en los próximos tres años por el ritmo acelerado que van tomando diversos proyectos a nivel nacional entre los que se considera todas aquellas obras de inversión pública, concesiones privadas y público-privadas.

Por su lado, según estimaciones de la Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional (AFIN), el déficit total en la inversión de la infraestructura nacional al 2008 asciende a US\$ 37.760 millones, lo que representa aproximadamente el 30% del Producto Bruto Interno (PBI) del país. Lo que sí es una constante es que el Presupuesto Nacional no permite ejecutar obras y ponerlas en operación con el ritmo y la cuantía que son requeridos por el país, por lo que los modelos de concesiones y asociaciones entre el Estado y los privados permiten cubrir las deficiencias existentes.

Como complemento a la mejora de infraestructura no debe olvidarse que las empresas deben promover la capacitación de sus empleados en las nuevas técnicas logísticas que existen en el mercado –incluyendo la cultura de seguridad– para buscar hacer más eficientes sus cadenas de abastecimiento y así ser más competitivos y eficientes. La globalización y los tratados de libre comercio nos obligan a utilizar las mejores prácticas.

Según empresarios ligados a la construcción de almacenes y operadores logísticos, en los últimos cuatro años la inversión privada habría permitido que en el país se construyan alrededor de 300 almacenes, sobre todo para la industria de consumo masivo y alimentos. La tendencia es que las principales empresas industriales continúan desarrollando sus plantas y

almacenes lejos del puerto del Callao, ante el incremento en los precios de los terrenos en dicha zona, situándose por este motivo en zonas de Huachipa, Villa El Salvador, Lurín, etc., lugares que también están experimentando aumentos de más del 100% por metro cuadrado de los terrenos en dicho periodo. En este escenario, los almacenes logísticos por su lado continuarán expandiendo sus servicios de almacenaje en la zona del Callao, sobre todo en la parte norte.

De acuerdo a Raúl Aramburú, gerente de Construcciones Metálicas Unión, “se va a desarrollar un nuevo polo de desarrollo en la zona de Oquendo, Ventanilla o Ancón, donde aún hay terrenos disponibles, cuyos propietarios los están transformando para venderlos quizás a un precio también elevado, pero por la cercanía al puerto las industrias ahorrarían en flete”. El empresario señala también que ante los altos costos del metro cuadrado de los terrenos, la industria estaría optando por desarrollar almacenes logísticos más pequeños pero con crecimiento hacia arriba, es decir significaría la incursión de los almacenes verticales. Al respecto, indicó, que en el Perú la altura de los almacenes alcanza los 12 metros, mientras que en países como Argentina llega a los 40 metros. 

aren't asphalted, which generates a high cost in transportation and logistics management, because it demands more time to cover a route and therefore it consumes more fuel, the tires get renewed in a shorter period of time, causing that the vehicle's cost of maintenance to be high. Plus, according to the Peruvian Economy Institute (IPE), only in infrastructure (transport, electricity, drainage, gas and telecommunications) Peru had an investment deficit of approximately US\$ 23.000 million with a growing tendency.


Nevertheless, last year the Ministry of Transportations and Communications (MTC) ensured that the infrastructure investment deficit will reduce up to 50% in the next three years because of the increased rhythm of several local projects among them all those public investment projects, private and public-private franchises.

On the other hand, according to estimations of the Association for the Promotion of National Infrastructure (AFIN), the total deficit of the national infrastructure investment up to 2008

reaches the US\$ 37.760 million, which represents approximately the 30% of Gross Domestic Product (GDP) of the country. A constant will be that the National Budget doesn't allow to perform projects and set them in motion with the rhythm and the amount that are required by the country, that's why the franchise models and associations among State and privates allow covering the existent deficiencies.

As a complement to the improvement of infrastructure we must not forget that the companies must promote the training of their employees in new logistics techniques present in the market – including the security culture – to accomplish the efficiency of their supply chains and in that way be more competitive and efficient. The globalization and the free trade agreement forced us to use better practices.

According to entrepreneurs linked to the construction of warehouses and logistics operators, in the last four years the private investment would've allowed that approximately 300 warehouses get built in the country, especially for food and mass consumption industries. The tendency is that the main industrial companies continue to develop their plants and warehouses away from the Callao port, in the presence of the land's increasing prices in that area, being located for that reason in areas like Huachipa, Villa El Salvador, Lurín, etc., places that are also experiencing increases of more than 100% by square meter in their lands during that period. In this scenario, the logistics warehouses will individually continue to expand their storage services in the area of Callao, especially in the north side.

Raúl Aramburú, manager of Construcciones Metálicas Unión states : "a new development pole will be performed in Oquendo, Ventanilla or Ancón areas, where there's still lands available, which owners are modifying them perhaps to sell them at a high price too, but due to the proximity to the port the industries will save money in transportation". This entrepreneur also affirms that in the presence of higher prices of land square meters, the industry will be trying to develop smaller logistics warehouses but with height growth, that would imply the incursion in vertical warehouses. About that he remarked that in Peru the height of warehouses reaches the 12 meters, while in countries like Argentina they reach the 40 meters. 

El concepto y las funciones del almacén

THE CONCEPT AND UTILITY OF THE WAREHOUSE

En el campo de la seguridad es muy importante conocer la funcionalidad de las instalaciones de almacenamiento y el *modus operandi* de la gestión de los productos al interior de ellas, porque brinda la capacidad de reconocer los riesgos y los puntos críticos que podrían ser utilizados por las conspiraciones internas.

In the security field is very important to know the functionality of storage facilities and the modus operandi of product management inside them, because it provides the ability to recognize the risks and critical points that could be used by intern conspirators.

El almacén, como recinto donde se realizan las funciones de recepción, manipulación, conservación, protección y posterior expedición de productos, es un eslabón fundamental que interviene en la cadena logística y su importancia es grande tanto para la empresa en sí misma, como para la red logística en general, ya que sirve de elemento regulador en el flujo de mercancías. La calidad de la gestión de un almacén da equilibrio al manejo empresarial en general, pues es capaz de equilibrar la producción con la demanda sincronizando las distintas carencias entre la fabricación y la demanda y además implica un suministro permanente a los clientes.

Por ejemplo, si para la construcción de un automóvil se requiere una semana de plazo, mientras que la demanda del mismo artículo es diaria, semanal, mensual; es necesario —para lograr un ajuste entre oferta y demanda— producir una cantidad de automóviles que constituya un conjunto de existencias, con el fin de ofrecer el automóvil al cliente en un tiempo prudencial

para que este no se vaya a la competencia.

Un almacén bien manejado requiere un buen control y gestión de las existencias que en él se custodian. Para ello es necesario fijar un volumen máximo y un volumen mínimo de existencias, conocer la cantidad de producto que se debe solicitar y cuándo se debe solicitar, así como los costos que se generan por la realización del pedido y del almacenamiento, con el fin de equilibrarlos y minimizarlos.

El almacén garantiza la oferta permanente de algunos productos —principalmente materias primas, como productos agrarios, forestales o pesqueros— que se obtienen durante un periodo de tiempo concreto y que se demandan durante todo el año en los procesos productivos. Un ejemplo de ello es que una fábrica de muebles necesita constantemente madera para su proceso de producción y la tala de los árboles para la madera se suele realizar solamente durante el invierno. En este caso se puede comprender que el almacén se convierte en una pieza clave en la gestión de productos.

The warehouse, as a building where the functions of reception, manipulation, conservation, protection and product shipment take place, is a fundamental link intervening in the logistics chain and its importance is big for the company itself only, as for the logistics network in general, because it functions as a regulating element in the merchandise flow. The management quality of a warehouse gives balance to the company management in general, because is able to balance the production with the demand synchronizing the diverse shortages between the fabrication and the demand and besides implies a permanent supply to the clients.

For example, if for the production of a vehicle we require a week period, while the demand of the same article is daily, weekly, monthly; it is necessary – to accomplish an adjustment between supply and demand – to produce an amount of vehicles that constitutes stocks, with the purpose of offering the vehicle to the client in a reasonable period so that he won't reach the competition.

A well manage warehouse requires a good control and management of the stocks guarded in it. For that is necessary to fixate a maximum and minimum volume of stocks, to know the quantity of the product to be requested and when to be requested, as well as the costs generated by placing the order and storage, with the purpose of equilibrate and minimize them.

The warehouse guaranties the permanent supply of some products – mainly raw material, like agricultural, forest or fishing products – obtained during a period of concrete time and ordered throughout all the year in the productive process. An example of that is that one furniture factory needs constantly wood for its production process and the tree felling for wood is usually performed during winter. In this case we can understand that the warehouse becomes a key piece in the product management.

Products reception

The products reception covers the group of tasks performed before the arrival of products to the warehouse, since the entrance until after it arrives. The reception is divided in the following stages:

Before the products reception, we arrange the necessary documents including the one provided by the supply department, which states the confirmed

Recepción de productos

La recepción de productos abarca el conjunto de tareas que se realizan antes de la llegada de los productos al almacén, desde la entrada hasta después de su llegada. La recepción se divide en estas fases:

Antes de la recepción de los productos, se dispone de la documentación necesaria, incluyendo la que es originada en el departamento de aprovisionamiento, en la que constan los pedidos confirmados con el detalle de los productos solicitados a los suministradores, como los documentos correspondientes al departamento de ventas, con los datos referentes a las devoluciones de los clientes.

A la llegada de los productos se traspasa la custodia y la propiedad de las mercancías del proveedor al cliente. Es en este instante cuando se verifica el pedido, es decir, se comprueba si los artículos recibidos coinciden con los que constan en los documentos que corroboran el traspaso de propiedad de los mismos. Al mismo tiempo deberá procederse a la devolución de aquellos productos que no reúnan las condiciones estipuladas.

Una vez que se han recibido los productos, se procede al control e inspección de los mismos en lo que se refiere a la calidad y si se ajusta a las condiciones estipuladas en el contrato de compraventa. Finalizada la inspección y control, se repaletiza la mercancía si procede y se le asignan los códigos internos del almacén, trasladándola en su ubicación definitiva en el sistema de estantería.

Almacenaje y mantenimiento

Entre las actividades realizadas en el propio almacén se puede distinguir las correspondientes al almacenaje propiamente dicho y al mantenimiento de los productos. ¿En qué consiste cada una de ellas?

Almacenaje

Es la actividad principal que realiza un almacén y consiste en mantener los productos con criterios técnicos especializados, de una forma sistemática y con un control a largo plazo. Esta función no añade valor al producto. El almacenaje requiere recursos que generan los siguientes costos:

orders with the details of the ordered products to the suppliers, as well as the correspondent documents to the sales department, with the concerning data to the clients refunds.

At the arrival of products we transfer the custody and property of the merchandise from the supplier to the client. It is in that moment when the order is verified, that means, when we check if the received articles matched with the ones stated in the documents that confirm the property transfer of the same ones.

At the same time we should proceed to the return of products that don't gathered the stipulated conditions.

Once the products have been received, we proceed to the control and screening of them when it comes to quality and if they respond to the stipulated conditions in the buying and selling contract. Once we finish with the screening and control, we repalletize the merchandise if it proceed and we assigned storage intern codes for it, placing it in its permanent location in the shelf system.

Storage and maintenance

Among the activities performed in the same warehouse we can distinguish the ones that correspond to the storage

- La maquinaria utilizada y las instalaciones físicas, que suponen inversiones y generan costos como el valor de la adquisición y el mantenimiento de los equipos de transporte interno, las estanterías y las instalaciones en general.
- La obsolescencia, que consiste en la depreciación de valor que experimentan los productos almacenados como consecuencia del ingreso permanente en el mercado de productos nuevos. Otra causa es originada por la moda que, cada vez más, obliga a sustituir un producto por otro aunque esté en perfectas condiciones, tales como los teléfonos móviles, las computadoras personales, etc.
- El inmovilizado, constituido por el valor de la nave o del espacio destinado al almacenamiento de los productos y de los equipos industriales.
- Los recursos humanos, el conjunto de personas que trabajan en el almacén, dedicados a la conservación y el mantenimiento de los productos y de los equipos que conforman el inmovilizado.

itself and the products maintenance. In what consists each of them?

Storage

Is the main activity performed in a warehouse and consists in maintaining the products with specialized technical criteria, in a systematic manner and with a long term control. This function doesn't add value to the product. Storage requires resources that generate the following costs:

- *The machinery used and the physical facilities, involved investments and generate costs like the value of acquirement and the equipment maintenance of intern transportation, shelves and facilities in general.*
- *The obsolescence, that consists in the value depreciation experimented by the stock products as a consequence of the permanent income in the new product market. Another cause is originated by fashion that, each time, forces the substitution of a product by another even if it is in perfect conditions, such as mobile phones, personal computers, etc.*
- El costo financiero que implica el valor del capital empleado en la compra de los productos que constituyen los stocks.
- Los costos informáticos de gestión del almacén, que en países industrializados varían en torno al 5%.

El mantenimiento

Conceptuado como el manejo de mercancías, se refiere a la función que desempeñan los operarios del almacén, empleando los equipos e instalaciones para manipular y almacenar los productos con el fin de alcanzar una serie de objetivos estipulados, teniendo en cuenta un tiempo y un espacio determinados.

Las operaciones de mantenimiento pueden ser simples o complejas. Las simples se caracterizan por realizarse manualmente y en ellas se manipula un número reducido de productos. Las operaciones complejas se caracterizan por la incorporación de equipos automatizados que manejan grandes volúmenes y pesos de producto; por ejemplo, las operaciones de estiba

que se realizan en un buque portacontenedores para ubicar los contenedores en los slots asignados.

Preparación de pedidos

Este proceso también es conocido como "picking" y se refiere principalmente a la separación de una unidad de carga de un conjunto de productos, con el fin de constituir otra unidad correspondiente a la solicitud de un cliente. Una vez preparada la nueva unidad, se acondiciona y embala adecuadamente. Este procedimiento de preparación del pedido tiene un costo más elevado que el resto de actividades que se desarrollan en el almacén, debido a las siguientes razones:

- Los costos de mantenimiento recaen siempre sobre las unidades individualizadas y no sobre la carga agrupada.
- La mecanización de esta operación es compleja y no llega a automatizarse en su totalidad.
- En la mayoría de casos, las unidades de expedición no coinciden con las recibidas (las primeras suelen ser inferiores a las segundas). Generalmente, en los almacenes se suelen recibir paletas completas de productos y se expiden cajas o medias paletas. Cuando las expediciones son de mayor volumen suelen prepararse paletas completas, pero de distintos productos, incrementando la tarea de manipulación. Un estudio realizado para estimar los costos que se generan en la manipulación de productos en almacenes, arroja que el 90% del costo total corresponde a la preparación de pedidos, el 7% al almacenaje y el 3% restante a la carga, descarga y transporte.

Expedición

La expedición consiste en el acondicionamiento de los productos con el fin de que estos lleguen en perfecto estado y en las condiciones de entrega y transporte pactadas con el cliente. En general, las actividades que se realizan en esta fase son:

- El embalaje de la mercancía, que consiste en protegerla de posibles daños ocasionados por su manipulación y transporte.
- El precintado, que pretende asegurar la protección de la mercancía y aumentar la consistencia de la carga. Para ello se suele emplear el fleje (correa, cinto) y las películas retráctiles.
- El etiquetado, es decir, las indicaciones que identifican la mercancía embalada, así como otro tipo de información de interés para su manipulación y conservación o información logística.
- La emisión de la documentación, ya que toda expedición de mercancías debe ir acompañada de una serie de documentos habituales que deben complementarse en toda operación de compraventa; los más utilizados son el albarán o nota de entrega y la carta de porte.

Se debe destacar que las tareas citadas son responsabi-

- The property, constituted by the value of the ship or space destined for the storage of products and industrial equipments.

- The human resources, the group of people that work in the warehouse, devoted to the conservation and maintenance of the products and equipments that conforms the property.

- The financial cost implying the capital value employed in the products purchase that constitutes the stocks.

- The informational costs of warehouse management that in industrialized countries changes around 5%.

Maintenance

Defined as the merchandise management, it refers to the function performed by the warehouse operators, employing equipments and facilities to manipulate and store the products with the purpose to reach a series of stipulated objectives, taking into consideration a determined time and space.

The maintenance operations could be simple or complex. The simple ones are characterized by its manual performance and in them we manipulate a reduce number of products. The complex operations are characterized by the automated equipment incorporation managing big volumes and weights of the product; for example, the loading operations made in a ship carrying containers to locate the containers in the assigned slots.

Más Opciones
Mas Soluciones



FLINK SAC

Precintos y Dispositivos para Control y Seguridad

El Sauce 145 Surquillo - Lima - Perú. Teléfonos 273-7179 - 273-7178 Fax 273-7425

e-mail flink@terra.com.pe / ventas@precintosflink.com

Visite www.precintosflink.com



KLICKER & FLEXIKLICK

CERTIFICADO ISO 17712 "H"
HIGH SECURITY SEAL

LA NUEVA GENERACION EN PRECINTOS DE SEGURIDAD



MEGA FORTRIS

Order preparation

This process is also known as "picking" and it refers mainly to the separation of a loading unit from a group of products, with the purpose of building another unit according to the client's request. Once the new unit is prepared, we equip it and pack it properly. This procedure of order preparation has a higher cost than the rest of activities developed in the warehouse, due to the following reasons:

- *The maintenance costs always fall over the individualized units and not over the group load.*
- *The mechanization of this operation is complex and it doesn't reach complete automation.*
- *In most cases, the expedition units don't match with the received ones (the first ones are usually inferior to the second ones). Generally, in warehouses we usually receive complete pallets of products and boxes or half pallets are shipped. When the shipments are of bigger volume we usually prepare complete pallets, but of different products, increasing the manipulation task. A performed study to estimate the costs coming from the product manipulation in warehouses shows that the 90% of the total cost corresponds to the order preparation, 7% to the storage and 3% left to the loading, unloading and transportation.*

Shipment

The shipment consists in the conditioning of products with the purpose of making them arrive in perfect state and in the conditions of delivery and transportation stipulated with the client. In general, the activities performed in this stage are:

- *Packing of the merchandise consists in protecting the same of possible damages provided by its manipulation or transportation.*
- *The sealing, attempts to ensure the protection of the merchandise and increase the consistency of the load. For that we usually employ the hoop (belt, band) and shrink wrap.*
- *The labeling, that means, the in-*

alidad del vendedor, según lo indicado en los Incoterms, a no ser que se pacte lo contrario.

Organización y control de las existencias

La organización y el control de las existencias dependerá del número de referencias a almacenar, de su rotación, del grado de automatización e informatización de los almacenes, etc. Independientemente de esto, para una buena organización y control deberemos tener en cuenta dónde ubicar la mercancía y cómo localizarla, para:

- *Minimizar los costos correspondientes al manejo de las mercancías en lo que se refiere a la extracción y preparación de pedidos.*
 - *Maximizar la utilización del espacio.*
 - *Tener en cuenta algunas condiciones exigidas por los propios productos a almacenar, como se-*
- dications identifying the packed merchandise, as well as other type of important information for its manipulation and conservation, or logistics information.*
- *The issuing of documentation, since every shipment of merchandise must come with a series of regular documents that must be complemented in every operation of buying and selling; the most frequent ones are the delivery note or dispatch note and the bill of lading.*

We must point out that the tasks listed above are responsibility of the salesman, according to what's stated in the Incoterms, unless it's stipulated otherwise.

Stocks Organization and control

The stocks organization and control will depend on the number of references to store, its rotation, its degree of automation and information of warehouses, etc.

Independently, for a good organization and control we must take into account where to place the merchandise and how to locate it, to:

- *Reduce the corresponding costs for the merchandise manage-*

guridad e incompatibilidad entre los mismos.

Además de tener en cuenta las consideraciones anteriores, una buena organización y control de las existencias se basa principalmente en:

- *La situación de las mercancías dentro del almacén, es decir, el sistema que se emplea para la distribución de las existencias dentro del área de almacenaje.*
- *El modo de extraer los productos de su lugar de almacenamiento, con el objetivo de disminuir la manipulación de los mismos en el momento de preparar los pedidos requeridos por los clientes.*
- *La trazabilidad por lotes, es decir, el sistema mediante etiquetado y gestión de la información en diferentes soportes que permite introducir un producto en la cadena de suministro y poder averiguar cuál es el origen del stock. **cs***

ment when it comes to the orders extraction and preparation.

- *Maximize the employment of space.*
- *Taking into consideration some of the conditions demanded by the same products to store, like security and incompatibility between the same.*

Besides taking all of this into consideration, a good organization and control of the stock is mainly based in:

- *The situation of the merchandise inside the warehouse, that means, the system employed to the distribution of stocks inside de storage area.*
- *The way of extracting the products from its place of storage, with the objective of reduce the manipulation of the same in the moment of preparing the required orders by the clients.*
- *The traceability by lots that means the system trough labeling and information management in different supports that allows to introduce a product in the supply chain and being able to find out which is the origin of the stock. **cs***

Principales zonas del almacén

MAIN AREAS OF THE WAREHOUSE

Las instalaciones físicas de un almacén se dividen en distintas áreas, en las que se desarrollan actividades específicas. Según el tamaño y el tipo de almacén, así como la legislación respectiva, existirán tipos de zonas u otras. Las más típicas o comunes son:

Zona de descarga

Espacio donde se realizan las tareas de descarga de los vehículos que traen la mercancía de los proveedores, principalmente, y de las devoluciones que realizan los clientes. En este recinto se encuentran los muelles, que ocupan tanto la parte interna como la parte externa del almacén. Las zonas externas comprenden los accesos para los vehículos de transporte a su llegada, espacio suficiente para que estos realicen las maniobras adecuadas, zona para estacionar y el espacio reservado para su salida.

Cada vez más, esta zona requiere de equipamiento específico como es el caso de las rampas de carga. Estas se ajustan al medio de transporte, al nivelar la altura del muelle con la plataforma de carga del vehículo, lo que permite la descarga mediante carretillas, lo cual agiliza el proceso. También se hace necesaria la utilización de cubiertas que protegen la zona de las inclemencias del tiempo, asegurando así la integridad de los productos y evitando su posible deterioro.

Zona de control de entrada

Una vez descargada la mercancía se traslada a un recinto donde se contrasta lo que ha llegado con los documentos que contienen la lista de lo solicitado. En primer lugar se realiza un control cuantitativo, en el que se comprueba el número de unidades que se han recibido, bien sean paletas, bultos, cajas, etc. Posteriormente se hace un control cualitativo, para conocer el estado en que se encuentra la mercancía, el nivel de calidad, etc. Algunos productos exigen que se preparen



¿Qué parte de las instalaciones de un almacén podrían prestarse para una conspiración interna? La política de seguridad debe establecer aquellas potencialmente más vulnerables que requieran particular observación.

Which area of a warehouse facility would be vulnerable for an intern conspiracy? The security policy must establish those potentially more vulnerable areas that require particular observation.

The physical facilities of a warehouse are divided in different areas, in which we develop specific activities. According to the size and type of warehouse, as well as the respective legislation, there will be types of zones or others. The typical and most common are:

Unload Zone

Space destined for the tasks of unloading from the vehicles carrying the merchandise from the suppliers, mainly, and the refunds that some clients make. In this area we find the platforms that occupy the internal side as well as the external side of the warehouse. The external zones include the transportation vehicles access for their arrival, enough space to let them perform the proper maneuvers, parking space and a reserved space for its exit.

Each time, this area requires specific equipment like the case of load-

ing ramps. These adjust to the type of transportation, when they match the height of the platform with the loading platform of the vehicle, which allows the discharge using wheelbarrows, which speeds up the process. There is also important to use decks that protect the area of the weather inclemency, ensuring the integrity of the products and avoiding its possible damaging.

Entrance control Zone

Once the merchandise is unloaded we move it to an area where we match what's arrived with the documents containing the list of the solicited products. First we performed a quantitative control, in which we confirm the number of units that have been received, whether it is pallets, packages, boxes, etc. Afterwards we performed a qualitative control, to acknowledge the state in which the merchandise has arrived, the level of quality, etc.

salas especializadas y personal técnico para realizar este tipo de control como, por ejemplo, productos alimenticios, los elaborados en la industria química y farmacéutica.

Zona de envasado o re envasado

Esta zona se halla típicamente en aquellos almacenes en los que se requiere volver a envasar o repaletizar —en unidades de distinto tamaño— las cargas recibidas, por exigencia del sistema de almacenaje, por razones de salubridad o simplemente para etiquetar los productos recibidos. Por ejemplo, un proveedor suministra sus productos en paletas cuyas dimensiones son de 1 / 1,2 / 2 m (isopaleta) y para el sistema de almacenaje instalado deben emplearse, si es en Europa, paletas de 0,8 / 1 / 1,2 m (europaleta); entonces, obligatoriamente, al recibir productos de este proveedor se deberá traspasar la mercancía de un tipo de paletas al otro sistema para poderlas almacenar.

Zona de cuarentena

Solo algunos almacenes tienen esta área. En ella se depositan los productos que, por sus características especiales, las normas legales aduaneras exigen que se hagan análisis previos al almacenamiento para conocer si están en buen estado o no. Hasta no realizar esas pruebas el producto no se puede tocar ni almacenar. Luego de superar los controles necesarios se procederá a su almacenamiento definitivo. Comúnmente, los almacenes que suelen disponer de esta zona son los que almacenan productos agroalimentarios y farmacéuticos.

Zona de almacenamiento

Es el espacio donde se almacenan los productos hasta el momento en que se extraen para proceder a su expedición. En esta zona se diferencian dos áreas:

- Un área que se destina al stock de reserva o en masa, desde donde se trasladan los productos a otras áreas donde se preparan para la expedición. Para ello se requieren equipos de almacenamiento específicos como, por ejemplo, la habilitación de los pasillos para la correcta manipulación de la mercancía.

- El área denominada picking, que es donde se extraen los productos para su expedición. Se caracteriza por que los recorridos de la mercancía y el tiempo de preparación del pedido son más cortos. En esta zona se emplean equipos de mantenimiento específicos, que facilitan al operario realizar las tareas de picking.

Zona de consolidación

Este espacio está destinado a reunir el conjunto de tareas y productos variados correspondientes a un mismo pedido. En algunos almacenes esta zona no existe, por lo que la tarea de reagrupamiento de los productos destinados a un mismo cliente la realiza, generalmente, la empresa de transporte.

Some products demand that specialized rooms and technical teams are arranged to perform this type of control like, for example, food products, the ones produced by the chemical and pharmaceutical industry.

Packing and re packing zone

This zone is typically found in those warehouses in which it is require to repack or repalletize – in units of different size – the received loads, by demand of the storage system, by healthiness reasons or simply to label the received products. For example, a supplier supply its products in pallets with dimensions of 1/ 1,2 / 2m (ISO pallet) and for the storage system installed we must employ, if it's in Europe, pallets of 0,8 / 1 / 1,2m

(Euro-pallet); so, by demand, the supplier must transfer the merchandise from a type of pallets to the other system so he could storage them.

Quarantine Zone

Only some warehouses have this area. In it we deposit the products that, because its special characteristics, the customs legal rules demand that previous analysis to the storage are performed to know if they are in well conditions or not. Until those tests are made the product can't be touch or stored. After passing the necessary controls we will proceed to the definite storage. Commonly, the warehouses that usually have this area are the ones storing agricultural food and pharmaceutical products.

Storage Zone

Is the space where the products get stored until the moment they are extracted to proceed with the shipment. In these areas we can differentiate two areas:

- One area destined to the reservation or mass stock, from where we move the products to other areas where they get prepared for shipment. For that we required specific storage equipment like, for example, the conditioning of halls for the proper manipulation of the merchandise.
- The area also known as picking is where we extract the products for their shipment. It's characterized because the trajectory of the



La seguridad logística en la nueva Ley General de Aduanas

The logistics security in the new Customs General Law

En enero de 2009 el gobierno peruano publicó el Decreto Supremo N° 010-2009-EF, mediante el cual se aprobó el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1053 -Nueva Ley General de Aduanas-, que adecuó nuestra legislación al Acuerdo de Promoción Comercial suscrito entre el Perú y los Estados Unidos de América, particularmente a lo pactado en el Capítulo Cinco del referido Acuerdo, alusivo a la Administración Aduanera y a la Facilitación de Comercio Exterior.

El Decreto Legislativo N° 1053 -Nueva Ley General de Aduanas- así como su Reglamento entraron en vigencia el 17 de marzo de 2009 con excepción de determinadas partes de ambas normas, que entraron en vigencia el 01 de enero de 2010. Esta Nueva Ley General de Aduanas introdujo cambios importantes en el régimen legal aduanero peruano, entre los que figuran:

- En el marco de la facilitación del Comercio Exterior, se modificó por completo el trámite de despacho aduanero, habiéndose establecido como regla general al despacho anticipado con presentación de la solicitud de destinación aduanera 15 días antes del arribo del medio de transporte, con la posibilidad de culminar el trámite de despacho en 48 horas y obtener el levante y disposición de las mercancías incluso antes de su término; con la presentación de garantías y directamente del puerto o aeropuerto, sin necesidad de trasladar previamente la mercancía a un depósito temporal (antes Terminal de Almacenamiento).

Lo anterior fue a todas luces una medida ligada a la política de Supply Chain Security de Estados Unidos. Ello supuso cambios muy importantes respecto al régimen anterior en cuanto a, entre otros:

- Las funciones y obligaciones de los distintos agentes que intervienen en el trámite aduanero, incluyendo transportistas, almacenes, despachadores, dueños y consignatarios.
- El régimen de infracciones y sanciones que afecta a cada uno de esos sujetos.
- Los plazos para el cumplimiento de obligaciones por parte de los mismos sujetos.
- La incorporación y regulación de nuevos conceptos aplicables a la legislación aduanera, los cuales fueron definidos

en un nuevo glosario de términos.

- Los alcances y características de la potestad de la autoridad aduanera respecto al control de la mercancía que ingresa y sale del país, incluyendo los criterios de selección de los despachos a controles aduaneros especiales, como la inspección física.

Entre otros cambios también se regularon a nuevos operadores de comercio exterior, particularmente las empresas de servicios de entrega rápida, a los cuales se les aplica un nuevo régimen separado del régimen aplicable a las empresas de servicios postales. También se le dio la calidad de operador de comercio exterior especial a los almacenes libres (Duty Free) y a los Beneficiarios de Material de Uso Aeronáutico.

También se reestructuró la regulación de los distintos regímenes aduaneros al amparo de los cuales puede ingresar y salir legalmente la mercancía del país, estableciendo una nueva clasificación y nuevas denominaciones, así como nuevas regulaciones aplicables a cada uno de ellos. Finalmente se establecieron reglas de cooperación entre la Aduana peruana y las Administraciones Aduaneras de países con los cuales el Perú suscriba Tratados como el suscrito con Estados Unidos, que incluyen el intercambio de información y las restricciones de confidencialidad en el uso de la misma.

Fuente: Sunat

In January 2009 the Peruvian government published the Supreme Decree N° 010-2009-EF, in which the Regulation of Legislative Decree N° 1053 – new Customs General Law – got approved-, that adapted our legislation to the Trade Promotion Agreement subscribed between Peru and the United States of America, particularly in the stipulation of Chapter Five of the referred Agreement, regarding the Customs Management and the International Trade Facilitation.

The Legislative Decree N° 1053 – new Customs General Law – as well as its Regulations came into effect March 17 2009 with the exception of certain parts of both regulations that came into effect January 1st 2010. This new Customs General Law introduces relevant changes in the legal regime of Peruvian customs, like the following:

- *In the framework of International Trade facilitation, the customs clearance was*

completely modified, been established as a general regulation to the advance clearance presenting the request for Customs regime application 15 days before the means of transportation arrival, with the possibility of finishing the customs clearance in 48 hours and to obtain the merchandise clearance and provision even before its culmination; presenting guaranties and directly from the port or airport, without the need of previously transporting the merchandise to a provisional warehouse (before Storage Terminal).

The previous regulation was evidently a stipulation linked to the Supply Chain Security policy of the United States. This led to very significant changes regarding the previous regime about, among others:

- *The different agent's functions and obligations that intervene in the customs clearance, including transporters, warehouses, brokers, owners and consignees.*
- *The regime of infractions and sanctions affecting each one of these persons.*
- *The terms for the fulfillment of obligations from the same persons.*
- *The range and characteristics of the Customs authority range regarding the merchandise control that enters and exits the country, including the selection criteria of the brokers for special customs controls, like physical screening.*

Among other changes the new operators of international trade were controlled, particularly the companies providing services of fast delivery, through a new regime detached from the applicable regime to the postal service companies. Plus the free warehouses (Duty Free) and beneficiaries of the Aeronautics material of use obtained the status of special international trade operators.

The adjustment of different customs regimes under which the country's merchandise could enter and exit legally was restructured, establishing a new classification and new designations, as well as new applicable regulations to each of them. Finally the rules of cooperation were established between the Peruvian customs and the Customs Management of countries that subscribe Agreements with Peru like the one subscribed with the United States, these include the exchange of information and confidentiality restrictions when using the same.

Source: Sunat

Zona de embalaje para la expedición

En esta zona se procede al embalaje del conjunto de mercancías dispuestas para ser servidas al cliente. Este embalaje puede ser manual o bien se puede realizar a través de equipos automatizados. En algunos almacenes en que no existe esta área, el embalaje se realiza en la zona de consolidación. Es importante que la zona de almacenamiento esté próxima a los equipos de envasado y disponer de medios informáticos para la emisión de etiquetas y de listados.

merchandise and the preparation time of the order are shorter. In this area we use specific maintenance equipment, which facilitates the operator task to perform the picking.

Consolidation Zone

This space is destined to gather the group of tasks and divers products corresponding to a same order. In some warehouses this area doesn't exist, that's why the task of regrouping the destined products to a same client is made, generally, by the transportation company.

Packing Zone for shipment

In this area we proceed to pack the group of merchandise disposed for the service of the client. This packing can be manual or can be performed through automated equipments. In some warehouses where this task doesn't exist, the packing is performed in the consolidation zone. It is important that the storage zone is close to the packaging equipment and to have the information means for the edition of labels and listings.

Exit control Zone

In this area we verify that the or-

Legislación de los almacenes aduaneros Customs Warehouses legislation

De acuerdo al Decreto Supremo N° 08-95-EF de enero de 1995 por el que se aprobó el Reglamento de Almacenes Aduaneros, los depósitos aduaneros autorizados y los terminales de almacenamiento poseen características comunes, por lo que se aprobó en una sola norma la reglamentación de estos establecimientos. Esta norma establecía las siguientes definiciones:

Terminales de Almacenamiento: Almacenes destinados a depositar la carga que se embarque o desembarque, transportada por vía aérea, marítima, terrestre, fluvial y/o lacustre. Deberán ser considerados para todos los efectos como una extensión de la Zona Primaria de la jurisdicción aduanera a la que pertenecen, por tanto en ellos se podrá recibir y despachar las mercancías que serán objeto de los regímenes y operaciones aduaneras que establece la Ley general de Aduanas.

Terminales de Almacenamiento Postal: Almacenes instalados y operados por los Concesionarios Postales para la clasificación, almacenamiento y despacho de los envíos o paquetes que transporten, cuyo valor FOB no exceda de US\$ 2.000,00.

Depósitos Aduaneros Autorizados: Locales destinados a almacenar mercancías solicitadas al régimen de Depósito de Aduanas, las que posteriormente serán destinadas a otro régimen u operación aduanera. Pueden ser privados o públicos.

Depósito Aduanero Autorizado Privado: Destinado al almacenamiento de mercancías de propiedad exclusiva del depositario.

Depósito Aduanero Autorizado Público: Destinados al almacenamiento de mercancías de diferentes depositantes.

Recintos Especiales: Áreas que pertenecen a los Almacenes Aduaneros, destinados a la conservación de mercancías peligrosas en los que se deberán observar las medidas de seguridad necesarias.

Zona Especial de Reconocimiento: Área habilitada dentro de los Almacenes Aduaneros destinada al Reconocimiento Físico de las mercancías, de acuerdo a Ley.

According to the January 2005 Supreme Decree N° 08-95-EF in which the Legislation of Customs Warehouses got approved, the customs authorized deposits and the storage terminals have common characteristics, this is why the legislation of these establishments got approved in only one regulation. This regulation establishes the following definitions:

Terminals of Storage: Warehouses destined for the load deposit that boards or disembarks, transported by aerial, maritime, terrestrial, fluvial and/or lacustrine means. They will have to be considered for all effects as an extension of the customs jurisdiction Primary Zone to which they belong, therefore in

them it will be possible to receive and dispatch the merchandise subject to customs regimes and operations established by the general Customs Law.

Terminals of Postal Storage: Warehouses installed and operated by the Postal Concessionaires for the classification, storage and clearance of the correspondence or packages that they transport, which FOB doesn't exceeds the US\$ 2.000,00.

Authorized Customs Warehouses: Establishment destined to store the requested merchandise to the Regime of Customs warehouse, which later will be destined to other regime or customs operation. They can be private or public.

Authorized Private Customs Warehouse: Establishment destined to the merchandise storage of issuing depositor's exclusive property.

Authorized Public Customs Warehouse: Establishment destined to the merchandise storage of different depositors.

Special Enclosures: Areas that belong to the Customs Warehouses, destined to the conservation of dangerous merchandise in which the necessary safety measures will be due to observe.

Special Zone of Recognition: Area qualified within the Customs Warehouses destined to the Physical Examination of the merchandise, according to the Law.

dered merchandise corresponds to the references that have been prepared to serve the client and if the quantity of the products match with the demanded one. The task of control can be speed up by adding labels with a bar code to the products, so the operator will gather the information from the same ones using an optical reader with the purpose of corroborating that the shipment unit is the right one.

Waiting zone

This zone is reserved in some warehouses to deal with unexpected events, such as velocity or slowness in the preparation of merchandise that could cause certain advances or delays at the time of loading the transportation means, or the transporter delay at the moment of loading. The reserve surface for this area must be equal to the

Zona de control de salida

En este recinto se verifica que las mercancías pedidas correspondan con las referencias que se han preparado para servir al cliente y si la cantidad de productos coincide con la solicitada. La tarea de control se puede agilizar mediante la incorporación a los productos de etiquetas provistas de código de barras, así el operario recogerá la información de las mismas mediante un lector óptico con el fin de comprobar que la unidad de expedición es correcta.

Zona de espera

Esta zona se reserva en algunos almacenes para hacer frente a imprevistos, tales como la rapidez o lentitud en la preparación de las mercancías que pueden ocasionar adelantos o retrasos a la hora de cargar los medios de transporte, o el retraso del transportista en el momento de cargar. La superficie reservada para esta área debe ser igual a la plataforma del vehículo que vaya a cargar la mercancía. Se señala con una raya blanca pintada en el suelo para delimitar la zona, con el fin de facilitar la tarea a los operarios de las carretillas y evitar así que se produzca cualquier desorden.


Zona técnica

Es la zona destinada a cargar las baterías de los medios de transporte interno y la zona de mantenimiento de las carretillas. También se trata de una sala para los elementos informáticos y donde se puede realizar la distribución eléctrica del almacén, según su magnitud, pudiéndose incluso incluir en este espacio una subestación de tensión media. Es además un espacio destinado para los elementos deficientes, como paletas, embalajes, etc.

Zona administrativa

Es el espacio destinado a las oficinas del almacén, donde encontramos al responsable del almacén, a la plana administrativa, la central para la recepción y realización de llamadas telefónicas, el espacio para atender a los transportistas, etc.

Zona de servicios

Esta zona estará destinada a cubrir ciertas necesidades del personal que trabaja en el almacén. Allí, encontramos los vestuarios y aseos, el comedor, la zona de descanso, la sala de reuniones, etc. 

platform of the vehicle that will load the merchandise. It is signaled by a painted white stripe in the floor to define the area, to facilitate the task of the operators of wheelbarrows and in this way avoid any disarray to take place.


Technical Zone

Is the zone destined to load the batteries of the intern transportation means and the area of maintenance for the wheelbarrows. It also refers to a room for the information elements and where the electrical distribution of the warehouse can take place, according to its magnitude, also being able to include in this space the substation of medium tension. Is also a space destined for the deficient elements, like pallets, packaging, etc.

Management Zone

It is the space destined for the warehouse offices, where we find the person in charge of the warehouse, the management staff, the head office for the reception and making phone calls, the space to meet with the transporters, etc.

Zone for services

This zone is destined to cover certain needs of the staff that works in the warehouse. There we will find the dressing rooms and bathrooms, diner, break area, meeting room, etc. 

**Especialistas en Soluciones Transaccionales
para Comercio Exterior
y Operaciones Logísticas**



TCI 19 Años de
Excellencia
en el Servicio
Soluciones de Tecnología de Información








- B2B - Teledespacho Aduanero & EDI
- Soluciones para Agentes de de Carga
- Soluciones para Agentes Marítimos
- Soluciones de Factura Electrónica
- Soluciones de seguridad, monitoreo y control
- Consultoría TI y Desarrollo de Software
- Hosting / Housing & Servicios de Internet



www.tci.net.pe



**TCI S.A. Transporte Confidencial de Información //
Teléfono (51-1) 315 1930 // ventas@tci.net.pe**

Lo que dicen las empresas peruanas / *What the Peruvian companies say*

La gestión de la seguridad en la cadena logística del almacenamiento

THE SECURITY MANAGEMENT IN THE STORAGE LOGISTICS CHAIN

La modernización de la industria logística en el Perú avanza rápidamente, a la par de la implementación en la mayoría de las empresas almaceneras de una política de seguridad que protege la cadena de abastecimiento de la cual forman parte. Al respecto, recogimos la opinión de ejecutivos de varias empresas.

The modernization of the logistics industry in Peru advances quickly, along with the implementation of a security policy in most of the storage companies that protects the supply chain that they belong to. In that sense, we have gathered the thoughts of the executives of divers companies.

Paulatinamente, en el mercado peruano las empresas están aprendiendo a operar en un entorno donde hay un proceso de cambio cultural guiado por las tendencias del mercado global. Así tenemos que en su debido tiempo, muchos asumieron la nueva ola cultural de la calidad (se impuso la estandarización de sistemas productivos), luego del medio ambiente (por ejemplo, ahora no hay empresa minera formal y sería que lo descuide), y posteriormente la de la responsabilidad social.

Actualmente, viene impulsándose un nuevo cambio basado en otro paradigma de las comunicaciones, el cual consiste en la profesionalización de esta como única herramienta para enfrentar las crisis y los conflictos a través de políticas de comunicación y manejo inteligente de asuntos corporativos. Esta nueva tendencia podría ajustarse también a la cultura de seguridad porque conlleva una comunicación (interna y externa) para su desarrollo.

En este escenario, y como promotores de la nueva cultura de seguridad, la Organización Mundial BASC (WBO por sus siglas en inglés) contactó con varios ejecutivos de compañías almaceneras del país para conocer la

situación de este sector en la gestión de seguridad. Los ejecutivos entrevistados están al tanto de la vigencia del Supply Chain Security, tema que en países como el Perú puede no ser muy evidente, pero que en los mercados más importantes del mundo la preocupación por sus fronteras y su seguridad interna contra el terrorismo y otras actividades ilícitas (contrabando de estupefacientes, armas, entre otros) es un accionar cotidiano.

Asimismo, son conscientes de que a la par de proteger su territorio contra incursiones riesgosas y de estar al tanto de potenciales amenazas, dichos países permanentemente emiten medidas para también facilitar su comercio exterior, de tal modo que los controles policiales y aduaneros no traben el flujo de las mercancías, un tema que les compete directamente.

Lo que hacen las empresas peruanas

Premunidos de la nueva cultura de seguridad logística, los ejecutivos entrevistados fueron consultados acerca de lo que están haciendo en sus respectivas empresas para enfrentar los riesgos y las amenazas. Situados en este escenario de comercio seguro, las empresas han implementado sus

Gradually, in the Peruvian market the companies are learning to operate in an environment where there is a process of cultural change guided by the global market tendencies. Hence in due time, many of them accepted the new cultural wave of quality (the standardization of productive systems was imposed), then the environment (for instance, there is no formal and serious mining company that disregard this manner), and then subsequently came the social responsibility.

Currently, a new change is being promoted based in another communications paradigm, which consists in the professionalization of the same as a unique tool to face the crisis and conflicts through communication policies and clever management of corporate manners. This new tendency could also adjust to the security culture because it entails communication (internal and external) for its development.

In this framework, and as developers of a new security culture, the Worldwide Organization BASC (WBO in English) got in touch with several executives from the storage companies of the country to know the situation of this sector in security management. The interviewed executives are aware of the validity of the supply chain security, subject that in countries like Peru can't be quite evident, but in the world's most important markets the concern for their borders and internal security against terrorism and other illegal activities (drug smuggling, gunrunning, among others) is an everyday fight.

Furthermore, they are aware that besides protecting its territory against risky raids and being aware of the potential threats, these countries are permanently stipulating rules so their international trade could be facilitated, in such a way that the authorities and customs controls don't delay the merchandise flow, a subject that depends on them directly.

What Peruvian companies do

Being aware of the new culture of logistics security, the interviewed executives were asked about what they were doing in their respective companies to face the risks and threats. Being located in the scenario of secure trade, the companies have implemented their own security policies. For instance, José Alva affirms that Ransa Comercial S.A has a Management Integrated System Policy, which specifies their commitment to fulfill the security standards BASC for the

purpose of preventing the contamination of their clients merchandise and its operations with illicit activities.

In turn, AQP Express Cargo SAC performs constant training. Their representative states: "We (mainly operative staff) go to seminars and forums of institutions like APACIT, COMEX and BASC. From these inductions, we add the same to our operative processes"

One of the main objectives of the Fargoline company set when they began their operation was creating their own Management integrated Policy, which gathers, as a fundamental piece, the lining and activities that guarantee the security of the logistics chain, which allow to build cooperative relationships with all of their stockholders that reinforce and improve the security of the border and national logistics chain.

The investment

The assignment of a budget with the purpose of ensuring the supply chain in a company is always a break subject for the ones in charge of making decisions. The permanent issue is that the investment comes from the benefits obtained by the company for performing good practices of logistics security.

When it comes to prevention, to RANSA there is a relationship between security and development, José Alva affirms that "investing in security, according to the experience of the international trade sector is not an expense in the end, is an investment that protects our bigger investment in years and work for keeping us in the market".

In Fargoline, Raúl Neyra states about this subject: "our mission define us as a company looking to provide integral solutions with the higher standards of security, quality and efficiency. In that framework the idea of implementing a security management system of the logistics chain that fulfill with every requirement emerge strongly". For him, this system allows that its organization guarantee the set in motion of control risk operations and the establishment of measures that reduces them. He remarks, "we certify in BASC, we train and raise awareness daily to our collaborators trough lectures, in which all our staff participates. Plus we extend these lectures to our suppliers as a element of the cooperation and commitment we accept."

In general, the companies have invested in tools to perform different controls for the transportation units (clients) that request the storage service. Documents control, screening control and vid-



"La SUNAT, a través de Ley General de Aduanas, ha ampliado su responsabilidad hacia el campo de la seguridad del comercio exterior, y viene desarrollando el proyecto UAC (Usuario Aduanero Certificado) cuya implementación se basa en la aplicación de estándares del programa OEA (Operador Económico Autorizado)"

José Alva, gerente del Sistema Integrado de Gestión del Grupo Ransa

The SUNAT, trough the Customs general Law, has extended its responsibility towards the security field of international trade, and has been developing the UAC project (Certified Customs User) which implementation is based in the establishment of AEO program standards (Authorized Economic Operator)."

José Alva, manager of the Management's Integrated System of the Group RANSA.

propias políticas de seguridad. José Alva, gerente del Sistema Integrado de Gestión del Grupo Ransa, por ejemplo, revela que Ransa Comercial S.A. tiene una Política del Sistema Integrado de Gestión, la cual especifica su compromiso de cumplimiento de estándares de seguridad BASC a fin de prevenir la contaminación de la mercadería de sus clientes y sus operaciones con actividades ilícitas.

Por su lado, AQP Express Cargo SAC realiza capacitación constante. "Asistimos (personal operativo principalmente) a seminarios y foros de instituciones como BASC, APACIT y COMEX. A partir de estas inducciones, adicionamos las mismas a nuestros procesos operativos" revela su gerente Manuel Díaz.

En la empresa Fargoline uno de los objetivos principales trazados al iniciar sus operaciones fue la de crear su Política Integrada de Gestión, la cual recoge, como parte fundamental, los lineamientos y las actividades que garanticen la seguridad de la cadena logística, los cuales permiten construir relaciones de cooperación con todos sus stockholders que refuercen y mejoren la seguridad de las cadenas logísticas transfronterizas y nacional.

La inversión

La asignación de presupuesto con la finalidad de asegurar la cadena de suministro en una empresa siempre es un tema de pausa para los que toman decisiones. La cuestión permanente es que la inversión se condice con los beneficios que obtiene la empresa por asumir buenas prácticas de seguridad logística.

En materia de prevención, para RANSA existe una relación entre seguridad y desarrollo, "invertir en seguridad, de acuerdo a la experiencia del sector de comercio exterior no es finalmente un gasto, es inversión que protege nuestra mayor inversión en años y trabajo de mantenernos en el mercado" afirma José Alva.

En Fargoline, "nuestra misión nos define como una empresa que busca brindar soluciones integrales con los mayores estándares de seguridad, calidad y eficiencia. Es en ese marco que surgió con fuerza la opción de implantar un sistema de Gestión de la seguridad de la cadena logística, que cumpla con todos los requisitos", indica Raúl Neyra respecto a este tema. Para él, este sistema le permite a su organización garantizar que se lleven a cabo operaciones de control de los riesgos y la implantación de medidas que los



“Certificamos en BASC, capacitamos y sensibilizamos diariamente a nuestros colaboradores (...) Así mismo hacemos extensivas estas charlas a nuestros proveedores...”

Raúl Neyra, gerente general de Fargoline.

“We certify in BASC, we train and raise awareness daily to our collaborators through lectures (...) Plus we extend these lectures to our suppliers ...”

Raul Neyra, general manager of Fargoline.

mitiguen. “Certificamos en BASC, capacitamos y sensibilizamos diariamente a nuestros colaboradores a través de charlas en las que todo nuestro personal participa. Así mismo hacemos extensivas estas charlas a nuestros proveedores como parte de la cooperación y compromiso que asumimos”, recalca.

En general, las empresas han invertido en herramientas para realizar diferentes controles que deben de pasar las unidades de transporte (clientes) que solicitan el servicio de almacén. Control documentario, control de inspección, control de videos cámaras. Asimismo, manejo supervisado de control de ingreso y salida de personal y clientes, adquisición de cámaras de alta resolución e infrarrojas,

control y revisión a través de cámara de rayos X, etc.

La posición de AQP Express Cargo es que la inversión, al inicio, sugiere gastos a veces onerosos. Al respecto su representante asegura: “Sin embargo el costo-beneficio es largamente favorable ya que entre otras cosas se podría obtener grandes ahorros tanto en multas y /o costos judiciales. Por lo tanto, es una buena inversión el gasto en seguridad”.

Similar es la opinión del ejecutivo de Fargoline: “Creo que por el lado monetario de la inversión esta se paga sin ninguna duda y es medido en la disminución o eliminación de incidentes de las situaciones de riesgos y por el aspecto de la inversión en tiempo, capacitaciones y concientización es mucho más productiva por el simple hecho que este conocimiento queda en la personas que es el pilar fundamental de nuestra empresa y de la sociedad en general” señala, al tiempo de agregar: “Estimo que el solo hecho de cumplir con los requisitos mínimos de seguridad BASC, estamos cubriendo gran parte de las posibles contaminaciones que nos puedan afectar como imagen, siendo un beneficio la confianza por parte de clientes y autoridades”.

eo cameras control. Also the supervised management of the entrance and exit control of the staff and clients, the purchase of high resolution and infrared cameras, the control and revision through an X ray camera, etc.

AQP Express Cargo’s position is that the investment, at first, suggests big expenses sometimes. Regarding that subject its representative ensures: “Nevertheless the cost-benefit is widely favorable due to the fact that among other things we could obtain considerable savings in fines and /or judicial expenses. Therefore, the expenses in security are a good investment”.

Fargoline’s executive shares a similar opinion: “On the financial side of the investment this is paid without a doubt and it’s measured in the reduction or suppression of the risks situations incidents and on the time investment side, to train and raise awareness is by far more productive due to the simple fact that this knowledge remains in the staff which is the fundamental piece in our company and the society in general” he also points out, “I consider that only by the fulfillment of the minimum

requirements of BASC security, we are covering a wide range of possible contaminations that could affect us as an image, hence the trust of the clients and authorities is a benefit”.

Trade Union activity

The Trade Union activity in the security field of the logistics chain in warehouses has a crucial importance to have an influence in the market. For RANSA’S representative the permanently active security Committees are important to exchange and close the supply’s chain circle against illicit activities.

AQP Express Cargo considers that a bigger integration at a union level is recommendable; this will allow the exchange of proposals and ideas. “In a way it will be obtained through meet-



“Estimo que el solo hecho de cumplir los requisitos mínimos de seguridad BASC, estamos cubriendo gran parte de las posibles contaminaciones que nos puedan afectar ...”

Manuel Díaz Corrales, gerente general de AQP Express Cargo.

“I consider that only by the fulfillment of the minimum requirements of BASC security, we are covering a wide range of possible contaminations that could affect us ...”

Manuel Díaz Corrales, general manager of AQP Express Cargo.

La actividad gremial

La actividad gremial en el campo de la seguridad de la cadena logística en los almacenes tiene una importancia crucial para actuar en forma influyente en el mercado. Para el representante de RANSA son importantes los Comités de Seguridad permanentemente activos para intercambiar y cerrar el círculo de la cadena de suministro contra las actividades ilícitas.

En AQP Express Cargo se piensa que es recomendable una mayor integración a nivel gremial, lo que

ings promoted by BASC among its associates"; states the executive thinking in the quasi union activity developed by the BASC chapter in Peru.

Fargoline states that the international trade union, in which they develop most of their activities, is well aware of the security issue. They consider that 90% of their employees manage very well the security attached to their operations, this must extend to the local logistics in general, there's a big advance of companies awareness. Nevertheless, it's permanent, there's still a lot

to do. Neyra affirms, "Every month we have security reunions in the different establishments of our companies with the purpose of transmitting and sharing our experiences and develop coordinated action plans that contribute to everybody's welfare".

Drug trafficking cases

Discovering specific cases of drug trafficking in storage companies is a reality although is not frequent. This leads to a reflection from the executives to find the causes that contrib-

Todos con la seguridad logística *Everybody with logistics security*

Para José Alva, gerente del Sistema Integrado de Gestión del Grupo RANSA S.A., la seguridad de la cadena de suministros dentro de un marco legal es importante como columna vertebral de la seguridad del comercio internacional para favorecer un comercio seguro y fluido. "Todos los esfuerzos del sector empresarial y estatal a favor de la seguridad deben confluir e integrarse a fin de facilitar este propósito. En este tema destaca el Estado en su rol de velar por la seguridad de nuestras fronteras contra el paso de contrabando, tráfico de armas y narcotráfico", señala el ejecutivo.

Para Manuel Díaz Corrales, gerente general de AQP Express Cargo SAC, las acciones que se toman para evitar ilícitos, podrían afectar el flujo del comercio exterior ya que estas producen trabas y demoras a veces innecesarias para este control. "Sin embargo, conocedores de la necesidad de las autoridades para evitar estas actividades ilícitas, adicionalmente a los esfuerzos de BASC PERÚ, sería conveniente la revisión y discusión de las medidas que se adopten, con entidades como ADEX, COMEX, etc., a través de foros, seminarios y otros. Creo que esto ayudaría a obtener mayor eficiencia en acortar tiempos", propone el empresario.

Por su parte, Raúl Neyra, gerente general de la empresa Fargoline, afirma que "todas las iniciativas y medidas generadas por los distintos mercados de destino de nuestras exportaciones, emitidas para facilitar su comercio exterior seguro, han influido directamente en las operaciones no solo de nuestra empresa, sino de todas las empresas que conforman la cadena logística, pero desde un punto de vista de inversión, porque hemos tenido que implementar y fomentar actividades y adquirir equipos, destinados a garantizar un servicio seguro".

Para este ejecutivo la necesidad de garantizar la seguridad de la cadena logística no solo es competencia de los mercados más importantes del mundo. Las amenazas a las que está expuesta la cadena trasciende las fronteras, con una economía globalizada y con un flujo de transporte de mercancías en continuo crecimiento, todas las medidas que se dicten para facilitar un comercio seguro deben de ser tomadas e implementadas adecuándolas a cada realidad. Es la única forma de poder mitigar los riesgos y buscar que la seguridad de la cadena logística no se pierda, para sostener la continuidad de las actividades económicas.

For José Alva, manager of the Management's Integrated System of the Group RANSA S.A, the security of the supply chain inside a legal framework is important as well as the spine of the international trade security to favor a safe and fluid commerce. He states that: "All the efforts of the private and public sector supporting the security should converge and integrate to reach this purpose. In this matter the State is important in its role to protect the safety of our borders against smuggling, gunrunning, and drug trafficking".

For Manuel Díaz Corrales, general manager of AQP Express Cargo SAC, the actions taken to prevent illicit acts, could affect the international trade flow since sometimes this brings unnecessary obstacles and delays for this control. "Nevertheless, being aware of the authorities needs to avoid these illicit activities, in addition to the efforts of BASC PERU, the revision and discussion of the regulation adopted will be convenient, with entities like ADEX, COMEX, etc., through forums, seminars and others. I think this will help to obtain higher efficiency when it comes to shorten the times", he states."

In turn, Raúl Neyra, general manager of the company Fargoline, states that "every initiatives and measures produced by the different destined markets of our exports, stipulated to facilitate their secure international trade, have directly influenced not only in our company's operations but also in those of every company integrating the logistics chain, but from an investment point of view, due to the fact that we have had to implement and promote activities as well as buy equipment, destined to guarantee a secure service".

For this executive the need to guarantee the security of the logistic chain is not only a matter of concern for the most important markets of the world. The threats to which the chain is exposed go beyond borders, with a globalized economy and a transportation flow of merchandise in constant growth, every measure established to facilitate the secure trade must be taken and implemented adapting them to each reality. That is the only way to reduce the risks and maintain the security of the logistics chain, to sustain the continuity of the economic activities.

permitiría intercambiar propuestas o ideas. "De alguna manera esta se obtendrá vía reuniones que promueve BASC entre sus asociados", señala el ejecutivo pensando en la actividad cuasi gremial que desarrolla el capítulo de BASC en el Perú.

En Fargoline señalan que el gremio de comercio exterior donde más desarrollan sus actividades, es muy consciente del tema de seguridad. Estiman que el 90% de actores manejan muy bien la seguridad inherente a sus operaciones, esto debe de extenderse a la logística en general local, hay un gran avance de concientización empresarial. Sin embargo, es permanente, falta mucho por hacer. "Todos los meses mantenemos reuniones de seguridad en los diferen-

tes locales de nuestras empresas con la intención de contar y compartir nuestras experiencias y desarrollar planes de acción coordinados que contribuyan al bienestar de todos", revela Neyra.

Casos de narcotráfico

El descubrimiento de casos específicos de narcotráfico en empresas de almacenamiento es una realidad aunque no frecuente. Esto lleva a reflexionar a los ejecutivos para hallar las causas que pudieron haber permitido la ruptura de la cadena de seguridad. En RANSA piensan que "los operadores de la cadena de suministro del comercio exterior son el blanco de las amenazas de las organizaciones al margen de la ley, dentro de una gestión de riesgos

ute to the rupture of the security chain. In RANSA they consider that "the operators of the international trade supply chain are the target of threats from organizations on the wrong side of the law, within the risks management the operators of the international trade supply chain must be prepared to respond to these threats".

AQP Express Cargo considers that in these cases the warehouses have no certification with entities of secure trade or they don't fulfill the basic standards of security, at the same time Fargoline's executive goes further stating that many times the fact of discovering cases of drug shipments in warehouses gets misinterpreted, "as our companies are the ones that contribute with the security network conformed by the State, BASC

Recomendaciones del sector

Las recomendaciones a las autoridades respectivas y gremios empresariales para fortalecer la seguridad logística peruana son variadas. RANSA sostiene la importancia de contar con Comités de Seguridad activos para intercambiar información a fin de cerrar el círculo contra las actividades ilícitas. Para esta empresa, el fortalecimiento de la seguridad del comercio exterior radica en la implementación y el mantenimiento de procedimientos de seguridad dentro de la gestión logística de la cadena de suministro que minimicen los riesgos de contaminación de las operaciones con actividades ilícitas.

En este contexto, la administración de los almacenes se dirige a sus clientes actuales y potenciales en relación a la gestión de seguridad logística que le brindan a sus cargas consignadas. Definitivamente, el requerimiento de seguridad en las operaciones de comercio exterior radica en la necesidad de los operadores de este sector en hacer frente a las amenazas de contaminación de sus operaciones por parte de las organizaciones ilícitas. Actualmente, la seguridad dentro del contexto del comercio internacional está enfocada hacia la implementación de sistemas de gestión en control y seguridad, basados en estándares internacionales. La integración de estos elementos en la gestión logística de los operadores del comercio exterior favorece la generación de cadenas de suministros seguras hacia el usuario final.

Tenemos, señala RANSA, la tarea de insertarnos en el comercio internacional bajo el concepto de seguridad de la cadena de suministro. La SUNAT, a través de Ley General de Aduanas, ha ampliado su responsabilidad hacia el campo de la seguridad del comercio exterior por acuerdo mundial firmado el 2005 en la OMA, y en este contexto viene desarrollando el proyecto UAC (Usuario Aduanero Certificado) –muy similar a la Norma y Estándares BASC– cuya implementación se basa en la aplicación de estándares del programa OEA (Operador Económico Autorizado). El proyecto UAC-OEA se convertirá en herramienta para el avance de la seguridad de la cadena de suministro. Este proyecto fomenta la certificación de las empresas por parte de la SUNAT que cumplan los criterios y requisitos dispuestos por la ley que favorecen la seguridad del comercio exterior. "Es nuestra responsabilidad el estar pre-

parados desde ya para los cambios", invoca José Alva.

AQP Express Cargo ofrece por su parte capacitar, concientizar, y contar con el compromiso de todos los trabajadores; y a las autoridades que cumplan con su función fiscalizadora y de inspección. Para sus clientes indican tener la plena seguridad que el manejo de la carga está en buenas manos, con un tratamiento eficiente y buenas prácticas. "Esta combinación nos hace exitosos y con beneficio para las partes", concluye su ejecutivo.

Para Raúl Neyra de Fargoline "las amenazas a las que está expuesta la cadena logística tiene diferentes orígenes, pero las que han provocado la reacción de los gobiernos y empresas son las que tienen su origen en el terrorismo y el crimen organizado (tráfico ilícito de drogas). Estas amenazas han generado una serie de iniciativas que están dando respuesta a las necesidades de garantizar la seguridad de la cadena logística. La primera de estas iniciativas es la certificación BASC, posteriormente apareció el C-TPAT, así como la Unión Europea ha creado la figura del Operador Económico Autorizado (OEA). Estas iniciativas se deben recoger a nivel de nuestras autoridades y gremios empresariales en general".

Adicionalmente, recalca Neyra, debe existir una autoridad que pueda reunir a todos los actores involucrados, como Aduanas-SUNAT, puertos del Callao, Agentes de Aduanas, Gobierno Regional, Municipalidad, Autoridad Portuaria, terminales extra portuarios, PNP, entre otros, para llegar a un solo acuerdo y definir las prioridades que se tienen actualmente sobre los problemas de falta de seguridad.

Finalmente, dice que es bueno trabajar con Fargoline, una empresa que tiene una cultura de seguridad general, es decir, no solo relacionada a proteger a sus clientes y a su carga del crimen organizado y terrorismo, sino también orientada a la seguridad de la salud de sus empleados, proveedores y respetar el medio ambiente. Es sin duda, una excelente decisión. Recalca que no basta evaluar el precio de los servicios sino ver y pensar en el futuro, en crear conciencia de seguridad, un ambiente propicio para los negocios y ejecutarlos con empresas responsables que tienen un compromiso con la seguridad y la sociedad en general, es un valor indiscutible que perdura en el tiempo.

Sector recommendations

There are several recommendations of the corresponding authorities and entrepreneurship unions to strengthen the Peruvian logistics security. RANSA emphasize the importance of counting with active Security Committees to exchange information with the purpose of closing the circle against illicit activities. For this company, the reinforcement of the international trade security lies in the implementation and the maintenance of security procedures within the logistics management of the supply chain that reduce the contamination risks of the operations with illicit activities.

In this framework, the management of the warehouses is focused to their current and potential clients in regard of the management of logistic security provided to their consigned loads. Effectively the security requirement in the international trade operations lies in the need for the operators of the sector to face the threats of contamination of its operations from the illicit organizations. Currently, the security within the international trade framework is focused towards the implementation of management systems in control and security, based in international standards. The integration of these elements in the logistics management of the international trade operators favors the conformation of secure supply chains towards the destined user.

Ransa remarks that they have the task to place themselves in the international trade under the concept of the supply chain security. The SUNAT, through the Customs general Law, has extended its responsibility towards the security field of international trade by the worldwide agreement signed in 2005 in the WCO, and in this context it has been developing the UAC project (Certified Customs User) – very similar to the BASC regulations and standards- which implementation is based in the establishment of AEO program standards (Authorized Economic Operator). The UAC-AEO project will become a tool for the advance in the security of the supply chain. This project promotes the certification from SUNAT to the companies that fulfill the criteria and requirements stated by the law in favor of the international trade security. Jose Alva states, "It is our responsibility to be prepared in ad-

vance for the changes".

AQP Express Cargo offers on their behalf to train, raise awareness, and rely on the commitment of all their workers. Plus the authorities performing their audit and screening function. They ensure to their clients the complete certainty that the load management is in good hands, with an efficient treatment and good practices. Its executive concludes that "this combination makes us successful and it benefits all the parts involved".


For Fargoline's Raúl Neyra "the threats to which the logistics chain is exposed has different origins, but the ones that have caused the governments and companies reaction are the ones with a terrorism and organized crime background (illicit drug trafficking). These threats have created a group of initiatives that are responding to the need of guarantying the logistics chain security. The first of these initiatives is the BASC certification, then the C-TPAT, as well as the creation of the Authorized Economic Operator (AEO) by the European Union. These initiatives must be gathered at our authorities and entrepreneurship union's level in general.

In addition, Neyra points out, there must be an authority that gathers all the operators involved, like Customs- SUNAT, Callao ports, Customs Agents, Regional Government, City Hall, Port Authority, extra port terminals, PNP, among others, to reach a unique agreement and define the current priorities regarding the problems of insecurity.


Finally he states it is good to work with Fargoline, a company that has a general security culture, in other words, it's not only related to protecting their clients and detecting the organized crime and terrorism, but it's also oriented to the security of their employees and suppliers health and to respect the environment. It is without a doubt, an excellent decision. He remarks that the evaluation of the service prices is not enough but there's also a need to see and think about the future, to create security awareness, a proper environment for business and to perform them with responsible companies with a commitment to security and society in general is an undeniable value that remains over time.

los operadores de la cadena logística del comercio exterior debemos estar preparados para responder a estas amenazas".

En AQP Express Cargo se asume que en estos casos los almacenes no tienen certificación con entidades de comercio seguro o no cumplen con los estándares básicos de seguridad, mientras que el ejecutivo de Fargoline va mas allá cuando sostiene que muchas veces se malinterpreta el haber encontrado casos de embarques de droga en los almacenes, "cuando son nuestras empresas las que contribuyen con la red de seguridad que está conformado por el Estado, empresariado BASC y sociedad". En tono de queja señala

también que: "Las autoridades definen donde intervienen sin consultar y al ser más seguro en nuestros locales nos vemos expuestos a estas malas interpretaciones o desinformación. No somos los propietarios ni responsables de las drogas sino algunas veces un punto de paso totalmente bloqueado (seguro) que evita que la inseguridad sea algo común y que (la situación de seguridad en los almacenes) contribuye con nuestra sociedad. Eso quiere decir que nuestro sistema de prevención funciona, basados en la Norma y Estándares BASC / C-TPAT en su objetivo de fomentar una cultura de prevención de seguridad en la cadena de suministro del comercio exterior", afirma. 

entrepreneurship and the society".

In a plaintive tone he also remarks that: "The authorities determine where to intervene without consulting and being more secure in our establishments we get exposed to misinterpretations or misinformation. We are not the owners or the people in charge of the drugs but sometimes we are a completely blocked (secure) passage point that prevents insecurity to be a regular thing and that (the security situation in warehouses) contributes with our society. That means that our prevention system works, based in the Regulations and Standards of BASC/C-TPAT in its objective to promote the security prevention culture in the international trade supply chain". 

Implementación del Usuario Aduanero Certificado debe ser lo antes posible

THE IMPLEMENTATION OF THE CERTIFIED CUSTOMS USER MUST BE AS SOON AS POSSIBLE

Frente al actual escenario de comercio seguro que impera en el mercado global, Alfonso García Miro, presidente encargado de la Confederación Nacional de Instituciones Empresariales Privadas (CONFIEP), sostiene que la implementación de esta figura basada en el programa Operador Económico Autorizado (OEA) de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), asegurará la cadena logística del comercio peruano.

Facing the current scenario of secure trade that prevails in the global market, Alfonso García Miro, president in charge of the National Confederation of Private Business Associations (CONFIEP), states that the implementation of this figure based in the Authorized Economic Operator's program of the World Customs Organization (WCO), will secure the logistics chain of the Peruvian trade.



Aunque para países como el nuestro puede no ser muy evidente, en los mercados más importantes del mundo la preocupación por sus fronteras y su seguridad interna contra el terrorismo y otras actividades ilícitas es un accionar cotidiano. A la par de proteger su territorio contra incursiones riesgosas y de estar al tanto de potenciales amenazas, dichos países permanentemente emiten medidas para también facilitar su comercio exterior, de tal modo que los controles policiales y aduaneros no traben el flujo de las mercancías. ¿Cuál es su comentario a este respecto para el caso del comercio peruano como proveedor de esos mercados?

Debe priorizarse la facilitación del comercio entre naciones, sin de-

jar de lado el control de mercancías, para ello se debe apuntar hacia una aduana moderna que permita un flujo comercial eficaz.

En ese sentido, tenemos entendido que se están realizando los esfuerzos para implementar el Usuario Aduanero Certificado (Operador Económico Autorizado) para asegurar la cadena logística del comercio, adquiriendo las mejores prácticas empresariales, y sobre todo logrando el reconocimiento mutuo entre aduanas de distintos países o socios comerciales.

Estas figuras de seguridad toman tiempo en implementarse, por lo que debemos velar por que esto se realice lo antes posible, y beneficiar a nuestros exportadores con procedimientos más rápidos, seguros; tanto en el mercado de origen como en el mercado de destino.

Despite the fact that for countries like ours that may not be quite evident, in the worldwide biggest markets the concern about its borders and internal security against terrorism and other illicit activities is an everyday fight. Besides protecting its territory against risky raids and being aware of the potential threats, these countries are permanently stipulating rules so their international trade could be facilitated, in such a way that the authorities and customs controls don't delay the merchandise flow. What is your opinion about this in the case of Peruvian trade as a supplier of those markets?

The facilitation of the trade among countries must be a priority,

La situación descrita en la anterior pregunta caracteriza a muchos países industrializados cuya nueva política de seguridad nacional tiene implicancias en todos los aspectos, incluyendo la legislación de sus comercios. En este sentido, de acuerdo a la participación y/o conocimiento de su gremio en los procesos de acuerdos comerciales que el Perú ha firmado o que está por firmar, ¿Han observado en los textos oficiales de dichos acuerdos alguna consideración particular respecto al tema de seguridad de las prácticas logísticas para las exportaciones dirigidas al mercado respectivo? De ser positivo, ¿podría referirnos en qué casos de países observaron esta situación?

En específico en los tratados no se menciona una figura de seguridad de la cadena logística, pero si están incluidos en los textos de Procedimientos Aduaneros y Facilitación de Comercio, temas como: Administración de Riesgos, Automatización, despacho de mercancías, intercambio de información entre aduanas (Cooperación Aduanera con China), estandarización e interconexión de procedimientos y la disminución del tiempo de despacho (Despacho en 24 horas).

without ignoring the merchandise control, in order to do that we must aim towards an updated customs that allows and efficient commercial flow. In that sense, it has come to our attention that there have been efforts to implement the Certified Customs User (Authorized Economic Operator) to secure the trade's logistics chain, adopting better entrepreneurship practices, and specially obtaining mutual recognition between the customs of several countries or commercial associates.

It takes some time to implement these security elements; this is why we need to provide our support to make this happen as soon as possible, and benefit our exporters with faster and secure procedures, in the origin market as well as the destined market.

The described situation in the previous question is a characteristic of many industrialized countries which new national security


"Estas figuras de seguridad toman tiempo en implementarse, por lo que debemos velar por que esto se realice lo antes posible, y beneficiar a nuestros exportadores..."

"It takes some time to implement these security elements; this is why we need to provide our support to make this happen as soon as possible, and benefit our exporters..."

Básicamente, ¿cuáles son las condiciones que se establecen respecto a este tema en los textos de acuerdo comercial o Tratado de Libre Comercio?

En temas aduaneros lo que se tiende es a que haya un mejoramiento del control aduanero con facilitación, es decir, aplicar la tecnología para poder determinar el riesgo y la revisión de manera no intrusiva, en buena cuenta sin la necesidad de manipular la mercancía rompiendo precintos de seguridad y contaminándola con la inspección.

Díganos su impresión respecto al papel que BASC cumple en el comercio exterior peruano.

Tenemos muy buenos comentarios al respecto, tiene un impacto positivo en la facilitación del comercio en las empresas. Así, al cumplir con la Norma y los Estándares requeridos por BASC, las empresas han adoptado las mejores prácticas de comercio que están dando sus frutos en los mercados de destino, y el proceso de internacionalización de estas, minimizando los riesgos. 


policies have implications in every aspect, including their commerce's legislation. In that sense, according to the union's participation and/or knowledge in the processes of commercial agreements signed or to be signed by Peru, have you observed in the official documents of such agreements any particular regard about the security matter of the logistics practice for exportations addressed to a particular market? If positive, could you tell us in which countries cases did you observe this situation?

Particularly in the agreements there is no mention of a security element for the logistics chain, but in the documents of Customs Procedures and Commerce Facilitation we can find subjects like: Risk Management, Automation, merchandise clearance, information Exchange between customs (Customs Cooperation with China), standardization and interconnection of procedures and reduction of clearance time (24 hours Clearance).

Basically, which are the established conditions about this matter in the commercial agreement or Free Trade Agreement documents?

In customs matters there is a tendency of presenting improvements in the facilitation of the customs control, in other words, applying technology that allows determining the risk and screening in a non invasive way, essentially without the need of manipulating the merchandise breaking into security establishments and contaminating it with the screening.

Share your thoughts regarding the BASC's role in the Peruvian international trade.

We have many assertive comments in this matter. It has a positive impact in the facilitation of trade in companies. Hence, with the fulfillment of the regulations and standards required by BASC, the companies have adopted better trade practices that are paying off in the destined market, and the internationalization process of the same, is reducing risks. 

En seguridad informática el riesgo es igual para todas las empresas

IN INFORMATICS SECURITY THE RISK IS THE SAME FOR ALL COMPANIES

Según el experto estadounidense Joseph DeGaetani, en este campo todas las empresas dependen del Director de Informática, quien debería tener la pericia financiera, las técnicas de negociación y las habilidades de capacitación para fomentar la mentalidad técnica de los que administran la empresa.

According to U.S. expert Joseph DeGaetani, in this field all companies report to the Director of Computing, who should have financial expertise, techniques and negotiation skills training to promote technical mindset of those who administer the company.

La informática está presente en toda actividad humana. Una de ellas es el campo económico, específicamente en el campo empresarial. Además de su gran valor, la informática implica también riesgos y amenazas para la seguridad de las empresas. ¿Cuáles son estos riesgos y amenazas en la actualidad?

La Información de Identificación Personal (PII por sus siglas en inglés), Información de Salud Protegida (PHI por sus siglas en inglés) y la Información Protegida de Infraestructuras Críticas (PCII por sus siglas en inglés), son todos objetivos de amenazas externas. Las amenazas externas pueden ser tan locales como manejar una red LAN inalámbrica no protegida, y de tanto alcance como los hackers en China, Brasil, Rusia y otros países de Europa del Este que cooperan con empleados internos en un modelo criminal conocida como CaaS (Crimeware-as-a-Service).

Las amenazas internas, calculadas en más de 50% (60 a 70% en algunos círculos) de todas las amenazas, pueden ser maliciosas, es decir, el hurto de contraseñas, el espionaje, el uso de la tecnología para la obtención de información confidencial que resulta en fuga de información y puede ser sin intención, desde simples errores en el uso de una aplicación hasta un mayor nivel de mal manejo de la informática, tales como el no fortalecimiento o mala configuración de los servidores o la fal-

ta de un programa de seguridad de los datos, es decir, información personal encriptada (vertical) y filtrado de datos en fila (horizontal). Por ejemplo, ¿se necesita un administrador de tareas para ver los datos de un proyecto completo o solo los datos relacionados con las tareas asignadas al administrador?

El Control de Seguridad de Recursos Humanos, tal como está definido en el sistema de gerencia de seguridad ISO/IEC2700, es en consecuencia muy importante y siempre debería ser utilizado por las empresas en adición a frecuentes auditorías internas/externas de los sistemas informáticos. De acuerdo con Cyber-Ark, las amenazas externas, como los cibercriminales, se convertirán en un riesgo de seguridad mayor que las amenazas internas dentro de los próximos años.

Estos riesgos y amenazas, ¿son los mismos para las empresas de países en desarrollo y para aquellas de países industrializados?

El riesgo es igual para todos, y todos están a la merced del Director de Informática, que ojalá tenga la pericia financiera, las técnicas de negociación y habilidades de capacitación para fomentar la mentalidad técnica de los que administran la empresa. Los países en desarrollo poseen una oportunidad única para poner correctamente en práctica una estructura de seguridad sólida la primera vez, en lugar de la ex-



Information Technology is present in every human activity. One of those is in the economic field, especially related to enterprises. Besides its usefulness, data processing also implies risks and threats within an enterprise. Which are those current risks and threats?

Personal Identifying Information (PII), Protected Health Information (PHI) and Protected Critical Infrastructure Information (PCII), are all targets of external threats. External threats can be as local as war driving an unprotected wireless LAN, and as far reaching as hackers in China, Brazil, Russia and other Eastern European countries cooperating with internal employees in a criminal model known as CaaS (Crimeware-as-a-Service).

Internal threats, calculated at more than 50% (60 to 70% in some circles) of all threats, can be malicious, i.e. password guessing, eavesdropping, social engineering spoofs resulting in information slips or unintentional, from simple application use mistakes to a higher level of IT mismanagement such as unhardened or mis-configured servers or lack of programmed data security, i.e. encrypted personal info (vertical), filtered row data (horizontal). For example, does a task manager need to see the data for an entire project or just the data related to his assigned tasks?

Human Resource Security Control, as defined in the ISO/IEC27001 security management system, is thus very important and should always be employed by organizations, in addition to frequent internal/external IT audits.

According to Cyber-Ark, external threats such as cyber-criminals will become a greater security risk than insider threats within the next few years.

Are these risks and threats the same for companies in developing countries as those from industrialized countries?

The risk is equal for all, and all are at the mercy of the IT Director who hopefully has the financial savvy, negotiating techniques and training skills to foster the technical mentality of the company's check writers.

The developing countries possess a unique opportunity to implement a strong security posture correctly the first time, rather than experience a doubly expensive retro-fit later on.

Small private sector enterprises, though governed by regulations just as larger establishments, are most susceptible to threats, simply by the nature of less accountability and peer leadership from a board of directors or a partnership.

Even private consultants catering to the top polices and priorities of government security have suffered by going cheap with their own IT resources such as passing on that expensive redundant system license (i.e. a clustered SQL server). So what happens when that project billing system goes down? Let the database administrator spend the night fixing it. Got valid backups?!?

Larger private & publicly held enterprises are held at a higher standard by virtue of the board of directors, along with the regulatory entities such as Sarbanes Oxley (SOX), Health Insurance Portability

and Accountability Act (HIPAA) and the Gramm–Leach–Bliley Act (GLB) to name a few U.S. industry standards.

Is this situation you describe the same when we talk about cybersecurity or is it different?

*Cybersecurity is even more complicated as the threat (circumstance) becomes much less controllable, the vulnerability (weakness) must be even more clearly considered and scrutinized to protect the asset (information). Remember, asset value * vulnerability * threat = total risk.*

Today's cyber criminals are not back door thieves, or employees taking home pens. They are causing breaches costing enterprises between \$90 and \$305 per lost record in 2007, an estimated \$1 trillion globally in 2009 and in 2011, the cost per customer record in a data breach increased \$10 over the 2009 average.

Two major cybersecurity concerns revolve around well established to emerging formats.

First, personal smart phones and tablets require special attention within the enterprise. Applications can require a multitude of permissions including obtaining access to various functions of smart phones and tablets such as their Global Positioning System (GPS) or camera. Applications can also access sensitive information stored such as contacts, text-messages, and email. Wireless devices

perencia de un doblemente costoso retroajuste más adelante.

Las pequeñas empresas del sector privado, aunque se rigen por los reglamentos así como las empresas más grandes, son más susceptibles a las amenazas, simplemente por su naturaleza de menos rendición de cuentas y de liderazgo de compañeros de su consejo de administración o asociación.

Incluso los consultores privados que atienden a las políticas y las prioridades principales de seguridad del gobierno han sufrido por abaratar costos con sus propios recursos de Informática, tales como la no adquisición de una licencia de un costoso sistema redundante (es decir, un clúster de servidor de SQL). Entonces, ¿qué sucede cuando el sistema de facturación del proyecto se cae? Deje que el administrador de base de datos pase la noche arreglándolo. ¿Había algún respaldo válido de seguridad?

Las empresas privadas más grandes y que cotizan en la bolsa se mantienen a un nivel más alto debido a la junta directiva que debe trabajar conjuntamente con las entidades reguladoras tales como Sarbanes Oxley (SOX), Health Insurance Portability and Accountability Act (HIPAA) y la Ley Gramm-Leach-Bliley (GLB), por nombrar unos pocos estándares de la industria estadounidense.

Sobre el entrevistado / About the interviewee

Joseph DeGaetani es un calificado profesional estadounidense de la seguridad en el campo informático. Cuenta con más de quince años de experiencia multidisciplinaria en la gestión y orientación para mejorar la confidencialidad, integridad y disponibilidad en dicho campo. Ha trabajado en diversas empresas industriales y de seguridad así como en las Fuerzas Armadas de Estados Unidos de América.

Posee las siguientes certificaciones profesionales: CISSP; Microsoft (Administrador de Base de Datos, Ingeniero de Sistemas, y Profesional); CompTIA Security +; MCSE; MCDBA; y MCP; además de las siguientes afiliaciones profesionales: International Information Systems Security Certification Consortium (ISC)2; Information Systems Security Association (ISSA) – Raleigh Chapter Open Web Application Security Project (OWASP).

Actualmente trabaja en Apex Systems, Inc., empresa asentada en Carolina del Norte, EEUU, en calidad de Contractor – Allscripts Expert Support Consultant, enfocado en arquitectura de seguridad, continuidad de negocios y control de accesos.

Joseph DeGaetani is an American qualified professional for security in the information field. He has more than fifteen years of multidisciplinary experience in the management and orientation of improving the confidentiality, integrity, availability in such field. He has worked in several industrial and security companies as well as the United States of America Air Force.

He has the following professional certificates: CISSP, Microsoft (Data Base Manager, Systems Engineer and Professional); CompTIA Security +; MCSE; MCDBA; y MCP; plus the following professional membership: International Information Systems Security Certification Consortium (ISC)2; Information Systems Security Association (ISSA) – Raleigh Chapter Open Web Application Security Project (OWASP).

Currently he works in Apex Systems, Inc. Company, located in North Caroline, U.S, as a Contractor – Allscripts Expert Support Consultant, focused in security architecture, business continuity and access control.

¿Esta situación que usted describe es la misma cuando se habla de ciberseguridad o es diferente?

La seguridad cibernética es aún más complicada ya que la amenaza (circunstancia) se vuelve mucho menos controlable, la vulnerabilidad (debilidad) debe ser aún más claramente considerada y analizada para proteger los activos (la información). Recuerde que: (riesgo total) = (valor del activo) x (amenaza) x (vulnerabilidad).

Los criminales cibernéticos de hoy no son los ladrones de las puertas traseras, o los empleados que se llevan los lápices a la casa. Ellos están causando violaciones en los datos a un costo de las empresas entre US\$90 y US\$305 por registro perdido (2007); un estimado de US\$ 1billón a nivel mundial en 2009 y 2011. El costo por registro de cliente en una violación de datos aumentó 10 dólares por encima del promedio de 2009. Dos preocupaciones principales giran en torno a la seguridad cibernética bien establecida a los formatos emergentes, y son los siguientes:

En primer lugar, los teléfonos inteligentes y las tabletas personales requieren una atención especial dentro de la empresa. Las aplicaciones pueden requerir una gran cantidad de permisos, incluyendo la obtención de acceso a diversas funciones de los teléfonos inteligentes y las tabletas como el Sistema de Posicionamiento Global (GPS) o la cámara. Las aplicaciones también pueden acceder a información sensible almacenada como contactos, mensajes de texto, y correo electrónico. Los dispositivos inalámbricos pueden recoger virus y otros malware (software malicioso) desde la simple navegación por Internet. Se recomienda tener cuidado al usar el Internet. Al igual que cuando se trabaja en un desktop, no haga clic en vínculos desconocidos y no abra emails sospechosos.

En segundo lugar, con el cloud computing (nube computarizada online), el problema principal es la encriptación. Si se procesan los datos en la nube, estos se tienen que descifrar. Si se utiliza la encriptación, ¿quién maneja las claves de encriptación? Algunos proveedores ni siquiera ofrecen encriptación. La seguridad de la red disminuye cuando se mueve hacia la nube, haciendo los controles del user-based (base de datos de los usuarios) más críticos. ¿Quién controla la autenticación de usuario? No todos los proveedores apoyan el control de acceso basado en role-based (control de acceso de acuerdo al rol o

posición del usuario). ¿Quién asume la responsabilidad de una violación de seguridad?

Los negocios existentes de servicios de hosting viven a través de una delgada línea. Las ventajas de estos formatos son los ahorros de costos de estas tecnologías con los proveedores que suministran redes virtuales y la máquina a una fracción del costo de los sistemas internos. Solo hay que asegurarse de leer la letra pequeña del contrato del proveedor.

¿Qué están haciendo los países como Estados Unidos y la Unión Europea en el tema de la ciberseguridad?

Para mover datos a través de las fronteras nacionales, se deben seguir las directrices de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo

can pick up viruses and other mal-ware from simply surfing the Internet. It is recommended to be careful when using the Internet. Just as when working on a desktop, do not click on unknown links and do not open suspicious emails.

Second, with cloud computing, the top issue is encryption. If data is processed in the cloud, it needs to be decrypted. If encryption is used, who manages the encryption keys? Some providers don't even offer encryption. Network security decreases when moving into the cloud, making user-based controls more critical. Who controls user authentication? Not all providers support role-based access control. Who assumes liability of a security breach?

Across a thin line resides the established business of hosting services. The advantages to these formats are the cost savings for these technologies with providers supplying virtual networks and machine at a fraction of the cost to in-house systems. Just make sure you read the provider's fine print.

What are countries like the United States and the European Union doing regarding cybersecurity?

To move data across country boundaries, The Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) guidelines must be followed along with trans-border information flow rules, such as Safe Harbor requirements when dealing in Europe. The European Union Principal on Privacy enforces the world's most strict personal privacy standards and incorporates civil (rule-based) law as opposed to U.S. common (precedent-based) law. While the OECD deals with economic, social and governance of global economies, U.S. companies can be Safe Harbor certified for protecting and moving privacy data to and from European entities.

As mentioned earlier, Sarbanes Oxley (SOX), Health Insurance Portability and Accountability Act (HIPAA), the Gramm-Leach-Bliley Act (GLB) and the Payment Card Industry Data Security Standard (PCI-DSS) are U.S. laws, directives and regulations to maintain integrity and authenticity.

In general, what should a company do against this situation of data processing vulnerability? What are the measures that should be taken?

Security should not be considered a nuisance or costly burden, but there are times when costs outweigh the threats. An educated decision should always be negotiated by means of a qualitative risk analysis. Only then can functionality and effectiveness of counter measures be evaluated to reduce the risk, transfer the risk (insurance),

"En primer lugar, los teléfonos inteligentes y las tabletas personales requieren una atención especial dentro de la empresa. Las aplicaciones pueden requerir una gran cantidad de permisos, incluyendo la obtención de acceso a diversas funciones de los teléfonos inteligentes..."

"First, personal smart phones and tablets require special attention within the enterprise. Applications can require a multitude of permissions including obtaining access to various functions of smart phones..."

accept the risk or avoid the risk by eliminating the risky practice or process.

Should an organization that is dedicated to trading as an exporter and/or importer have a data processing security policy different from an organization that trades only in the internal market? What about the companies that provides services to these enterprises?

While a purely domestic company is subject to only domestic laws and regulations, an import/export agent by virtue of their "import/export" business cannot circumvent dealing with (OECD) guidelines along with the Payment Card Industry Data Security Standard (PCI-DSS) and the Gramm-Leach-Bliley Act where finances are involved or Safe Harbor guidelines when dealing with European Union countries.

Companies that provide services to a domestic company should be bound by domestic regulation, but companies supplying services to an international business entity should be required to adhere to flow-down clauses defined by the contracting entity with which the subcontractor must abide by the contracting entities security policy regarding protected data.

What is the future of data processing security? What should enterprises expect and how should they prepare?

Security is expensive and keeping up with security does not mean that enterprises should purchase every bell & whistle. On the other hand, treating security as a burdensome cost will prove even more expensive if and when a company suffers a major breach resulting in loss of business, revenue and reputation. Prudence dictates that enterprises invest in security. As employees are the most valuable asset, training is the best money spent, from desktop computer operators with basic annual security training to IT personnel with latest preventative technology training to management with insight to bottom line costs and savings for a strong security posture vs. a weak security posture.

As a result of your latest trip to Peru, what is your impression of the Peruvian industry related to how they manage data processing security?

Peru's positive trading reputation and economic growth within the world-wide commerce community would not be a reality without an IT infrastructure that instills confidence with her trading partners. Keep up the good work but don't get too comfortable, as the next compromising threat can be just around the corner. CS

Económico (OECD por sus siglas en inglés), junto con reglas internacionales de flujos de información, como la Safe Harbor (requisitos de puerto seguro) cuando se trata de Europa. La presidencia de la Unión Europea impone las normas personales más estrictas sobre la privacidad en el mundo e incorpora la ley civil (basado en reglas) a diferencia de la ley común en EE.UU. (basado en precedentes).

Mientras la OECD se ocupe de la economía, lo social y la gobernabilidad de las economías globales, las compañías estadounidenses pueden ser certificadas Safe Harbor para la protección y transferencia de datos privados hacia y desde las entidades europeas.

Como se mencionó anteriormente, la Ley Sarbanes Oxley (SOX), Health Insurance Portability and Accountability Act (HIPAA), la Ley Gramm-Leach-Bliley (GLB) y la Payment Card Industry Data Security Standard (PCI-DSS) son las leyes, directivas y reglamentos de Estados Unidos para mantener la integridad y autenticidad.

En general, ¿qué debe hacer una empresa frente a esta situación de vulnerabilidad informática? ¿Cuáles son las medidas que debe tomar?

La seguridad no debe considerarse como una perturbación o carga costosa, pero hay momentos en que los costos son mayores que las amenazas. Una decisión bien fundamentada siempre debe ser tomada por medio de un análisis cualitativo de riesgos. Solo entonces la funcionalidad y la eficacia de las medidas correctivas pueden ser evaluadas para reducir el riesgo, transferir el riesgo (seguros), aceptar el riesgo o evitar el riesgo mediante la eliminación de la práctica o proceso riesgoso.

Una empresa que se dedica al comercio internacional como exportador y/o importador, ¿debería tener una política de seguridad informática diferente al de una empresa que se dedica solamente al mercado interno? ¿Qué hay de las compañías que prestan servicios a estas empresas?

Mientras una empresa puramente nacional está sujeta únicamente a las leyes y reglamentos nacionales, un agente de importación / exportación en virtud de su negocio de "Importar / Exportar" no puede sus- traerse de tratar con los lineamien-

tos de (OECD) conjuntamente con el Payment Card Industry Data Security Standard (PCI-DSS) y la Ley Gramm-Leach-Bliley donde las finanzas están involucradas o las directrices de Safe Harbor cuando se trata de países de la Unión Europea.

Las empresas que prestan servicios a una empresa nacional deben regirse por la reglamentación nacional, pero las empresas que prestan servicios a una entidad internacional de negocios deben ser obligados a adherirse a las cláusulas definidas por la entidad contratante, por lo cual el subcontratista deberá cumplir con la política de seguridad de protección de los datos de las entidades contratantes.

¿Cuál es el futuro de la seguridad informática? ¿Qué deben esperar las empresas y como deben estar preparadas?

La seguridad es costosa y mantenerse al día con la seguridad no significa que las empresas deben comprar todas las ofertas que suenen en el mercado. Por otro lado, el tratamiento de la seguridad como un costo oneroso sería todavía más caro si una compañía sufre una ruptura importante que resulte en pérdida de negocio, los ingresos y la reputación. La prudencia dicta que las empresas inviertan en seguridad. Como los empleados son el activo más valioso, el entrenamiento es el dinero mejor invertido, desde operadores de computadoras de escritorio con la formación básica de seguridad anual hasta el personal de Informática con entrenamiento en la última tecnología preventiva para la gestión con una visión de costos mínimos y ahorros entre un nivel de gran seguridad frente a un nivel de seguridad débil.

Como resultado de su reciente visita al Perú. ¿Cuál es su impresión de la industria local en relación a como enfrenta el tema de seguridad informática?

La positiva reputación comercial del Perú y su crecimiento económico dentro de la comunidad del comercio en todo el mundo no sería una realidad sin una infraestructura de Informática que inspire confianza con sus socios comerciales. Sigán con el buen trabajo, pero no se confíen demasiado, ya que la próxima comprometedora amenaza puede estar solo a la vuelta de la esquina. CS



Una mirada a la situación actual en Europa y Estados Unidos
An eye into the current situation in Europe and United States

La seguridad de la carga aérea

AIR CARGO SECURITY

A finales de enero, la secretaria de Seguridad Nacional de Estados Unidos (Customs and Border Protection – CBP), Janet Napolitano, se mostró optimista frente al trabajo que está realizando al frente del Departamento de Seguridad Nacional (Department of Homeland Security o DHS). Afirmó que su país debe “seguir buscando, tanto dentro como fuera de nuestras fronteras físicas y desarrollar estrategias que mantengan a América segura de las amenazas que se pueden originar tanto aquí como en casa o en el otro lado del mundo”. Reveló, asimismo, que el presente año, el DHS ayudará con US\$ 2 mil millones a la facilitación del comercio legítimo, aplicando paralelamente las leyes comerciales que protegen a la economía, la salud y la seguridad del pueblo estadounidense.

Complementariamente, Napolitano subrayó la importancia de la cooperación con los socios nacionales e internacionales para la seguridad mutua. El intercambio de información entre las organizaciones policiales y la información compartida de diferentes bases de datos sirven para mostrar las car-

gas legítimas e ilegítimas e información acerca de los viajeros. Napolitano anunció en este sentido que CBP añadirá centros de inspección aduanera en Canadá y otros países durante el 2012, en el marco de la política estadounidense de “detectar lo más lejos de nuestras fronteras físicas como sea posible”.

Al siguiente mes, en febrero, Janet Napolitano realizó una visita oficial a México donde manifestó que tanto el terrorismo como el narcotráfico son flagelos que deben combatirse de manera conjunta. Para ello firmó con el gobierno mexicano una Declaración de Principios, la cual establece siete metas para fortalecer la cooperación aduanera en el combate al contrabando y al fraude comercial.

Ambas partes manifestaron su apoyo a los programas de seguridad en las cadenas logísticas comerciales de ambos países, que en el caso de México es el nuevo esquema de empresas certificadas del Servicio de Administración Tributaria – SAT y en el caso de EE.UU. el C-TPAT.

La visita a México marcó el inicio de una gira de trabajo de la funcionaria estadounidense que inclu-

By the end of January, the United States Secretary of Homeland Security (Customs and Border Protection – CBP), Janet Napolitano, was optimistic about the work performed by the Department of Homeland Security or DHS. She stated that her country must “keep searching, inside as well as outside their physical borders and develop strategies to keep America secure of the threats that could have had an origin here as well as at home or at the other side of the world”. She also stated that in the current year the DHS will contribute with US\$ 2 thousand millions for the facilitation of legitimate trade, applying at the same time commercial laws that protect the economy, health and security of their American citizens.

Additionally, Napolitano remarked the importance of national and international associate's cooperation for a mutual security. The information exchange between the law enforcement organizations and the information shared from different data bases allows showing the legitimate and illegitimate loads and the information about the travelers. Napolitano announced in this regard that CBP will add customs

screening centers in Canada and other countries during 2012, in the framework of the American policy "to detect them as far as possible of their physical borders".

In February, the next month, Jane Napolitano made an official visit to Mexico where she declare that the terrorism as well as smuggling are problems that should be face in a conjoint manner. For that reason she signed a Declaration of Principles, which establishes seven goals to strengthen the customs cooperation in the fight against smuggling and commercial fraud.

Both parts reveal their support to the security programs in the commercial logistics chains of both countries, which in the case of Mexico is the new certified companies' scheme of the Tax Administration Service – SAT and in the case of EEUU the C-TPAT.

The visit to Mexico set the beginning of the U.S official's work tour that also included Guatemala, Costa

Rica, El Salvador and Panama, countries with which she discussed "the efforts of the American government to facilitate commerce and travels, as well as information exchange and the work to guarantee that the worldwide chain of production and distribution be more safe and reliable", according to the posterior official release.

Particularly, the signing of the agreement between Mexico and the United States encloses Washington's purpose to ensure that the Mexican airports, from which hundreds of flights depart every week towards their territory, fulfill the security measures and remain free of corruption, so there won't be any insecurity cases, like the one of December 2010 when three workers of a Mexican airline were captured by the police in the Barajas Airport, in Madrid, when they were trying to smuggle in 140 pounds of cocaine applying their purser's condition.

This incident lead the United

yó también a Guatemala, Costa Rica, El Salvador y Panamá, países con los que Napolitano discutió "los esfuerzos del gobierno estadounidense para facilitar el comercio y los viajes, cómo intercambiar información y cómo trabajar para garantizar que la cadena de producción y distribución mundial sean más seguras y fiables", según un posterior comunicado oficial.

Particularmente, la firma del acuerdo entre México y Estados Unidos se enmarca en el propósito de Washington de asegurar que los aeropuertos mexicanos, de los que cada semana parten cientos de vuelos hacia su territorio, cumplan las medidas de seguridad y estén libres de corrupción, de modo que no sucedan casos de inseguridad, tal como sucedió en diciembre de 2010 cuando tres trabajadores de una aerolínea mexicana fueron detenidos en el aeropuerto de Barajas, en Madrid, por la policía cuando pretendían introducir 140 kilos de

El programa de inspección adelantada de carga aérea / Air Cargo Advance Screening Program

Como resultado de un intento terrorista frustrado en octubre de 2010, cuando desde Yemen intentaron enviar bombas por correo aéreo a sinagogas en Chicago, Estados Unidos aceleró sus actividades contrterroristas a través del programa piloto Air Cargo Advance Screening – ACAS (Inspección Adelantada de Carga Aérea), el cual se basa en el programa Automated Targeting System – ATS (Sistema de Selección Automática) del Departamento de Seguridad Nacional (DHS). El ACAS fue implementado en junio de 2009 con la intención de apoyar los esfuerzos del plan de inspección de la carga al 100%, y con la postergación indefinida de dicho plan el TSA decidió actualmente enfocar sus esfuerzos en este plan piloto.

De este modo, TSA y CBP están recogiendo información con anticipación, mejorando los procedimientos de selección y estableciendo sistemas apropiados de comunicación en el movimiento de carga aérea antes de la salida de la aeronave. El plan piloto ACAS cuenta con tres fases progresivas: Express (carga expreso); PAX (aviones de pasajeros y agentes de carga); y Todos los transportistas de carga aérea.

El objetivo es evaluar si los datos anticipados pueden ayudar a mantener un enfoque basado en la detección de riesgo de la carga aérea. El programa piloto para las compañías expresas concluyó recientemente y el programa piloto que comprende a las líneas aéreas y agentes de carga ha comenzado y tendrá una duración de seis meses.

Fuente: TSA/CBP/Fiata

As a result of a failed terrorist attempt in October 2010, after an attempt of sending bombs from Yemen trough the air mail to the synagogues in Chicago, the United States speed up their counterterrorism activities trough a pilot program called Air Cargo Advance Screening – ACAS, based in the Automated Targeting System – ATS program from the Department of Homeland Security (DHS). The ACAS program was implemented in June 2009 with the objective of supporting the efforts of the 100% load's screening plan, and with the undefined postponement of that plan the TSA has currently decided to focus their energies in that pilot plan.

Thus, the TSA and CBP are gathering information in advance, improving the selection procedures and establishing proper communication systems for the air load's transfer before the airship's departure. The pilot plan ACAS has three progressive stages: Express (express load); PAX (passengers airplanes and cargo agents); and all of the air cargo transporters.

The objective is to evaluate if the data obtained in advance could help with the maintenance of an approach based in the air cargo's risk detection. The pilot program for the express companies has finish recently and the pilot program involving the airlines and cargo agents has begun and has a six months term.

Source: TSA/CBP/FIATA

cocaína aprovechando su condición de sobrecargos.

Este incidente llevó a Estados Unidos a poner nuevamente una alerta de que los aeropuertos mexicanos no eran seguros dado que eran vulnerables a actos de corrupción cometidos por responsables de las revisiones de aduanas y de inmigración.

La política de seguridad aérea

Precisamente, este tipo de incidentes, además de posibles casos de terrorismo, se consideran en la política integral de seguridad nacional estadounidense a través de programas de viajeros y envíos de carga confiables. "Estos programas se basan en un intercambio de información mutuamente acordado, que nos permite conocer más sobre un viajero o una pieza de carga antes de que comience su jornada", sostiene Napolitano en sus declaraciones. Según la funcionaria, al

States to once again set an alert of the insecurity in the Mexican airports since they were vulnerable to corrupted actions by the responsible staff of customs and immigration screenings.

Air security policy

Precisely, these types of incidents, besides the potential terrorism cases, are considered in the integrated policy of American national security through travelers programs and reliable load shipments. Napolitano states that "These programs are based in an agreed and mutual exchange of information, which allows us to learn more about a traveler or a load unit before their shipment". According to the U.S Official, these programs also provide economic benefits for people, countries and companies involved in the speeding up to the goods movement and crucial people for their business.

Regarding the load security, the United States now allows that the

transporters involved check the air cargo and officially accepts the foreign inspectors gathering all the requirements for the screenings. The U.S official states, "We are working with more than 80 countries to prevent illicit thefts or the detour of precursors chemicals that could be employed to make explosive devices", and it has allowed them to confiscate more than 62 tons of "deathly materials" during 2011.

As shown, among the potential risks associated with the air cargo security we include the insertion of explosive, toxic or inflammatory devices in the load placed inside the airships; the shipment of danger undeclared materials; theft and smuggling, hijackings and sabotage of the staff with access to the ships. According to the experts the air cargo transportation could be a potential target for terrorists due to the fact that their control isn't as detailed as for the passengers and luggage.

El Programa Certificado de Inspección de la Carga

En agosto de 2007 el gobierno de Estados Unidos emitió la norma "Implementing the 9/11 Commission Recommendations Act of 2007" (Ley de Implementación de las Recomendaciones de la Comisión 9/11 de 2007), mediante la cual se dispuso, como parte de su política de seguridad nacional, establecer en un plazo de tres años un sistema de control para la industria aérea comercial del 100% de la carga transportada en aviones de pasajeros.

La inspección al 100% se aplicaría a todos los vuelos, incluidos los vuelos de origen estadounidenses procedentes de otros países. Esto significa interferir con las operaciones aeroportuarias y posiblemente agregar nuevos servicios que pudieran ser necesarios para la inspección de la carga. Por ello, para evitar la falta de espacio y los bloqueos a la carga, la TSA (Transportation Security Administration) desarrolló el Programa Certificado de Detección de la Carga (Certified Cargo Screening Program – CCSP), programa voluntario diseñado para mejorar los procesos de inspección en lugares previamente implementados. La carga que se examina en esos centros y se transporta a través de una cadena de custodia segura no necesita parar en el aeropuerto para la inspección, por lo que hay más probabilidades que sea cargada en su vuelo y llevada a su destino con prontitud.

Según la TSA, hasta febrero de 2012, había 97 compañías independientes autorizadas para inspeccionar el transporte de carga aérea en aviones de pasajeros en locaciones fijas y más de 500 compañías transitarias acreditadas como CCSP.

La ley manda inspeccionar en su etapa final cada

pieza de la carga aérea, objetivo que no puede ser realizado por los rayos X y los sistemas de detección de explosivos disponibles actualmente en los aeropuertos y los cuales fueron diseñados para revisar los equipajes de los pasajeros. Estos equipos son demasiados pequeños para manejar la carga aérea. De esta manera, por ejemplo, una carga de 24 cajas separadas podría romperse para que las cajas puedan ser examinadas de manera individual, y luego armarse de nuevo, complicación que lleva a optar por la alternativa de inspeccionar las cajas antes de ser cargadas para transportarlas con la finalidad de evitar desmontar las plataformas. Este último es la razón de la certificación CCSP.

Bajo el programa CCSP, las compañías aéreas tienen la responsabilidad de asegurar que la carga ha sido controlada antes del vuelo. Si una compañía aérea no puede verificar que la carga ha sido inspeccionada, el transportista debe analizarla en pantalla antes de permitir su transporte. Los cargadores inscritos en el programa CCSP se benefician reduciendo la posibilidad de que su carga puede ser físicamente abierta, además de ayudar a evitar posibles retrasos si las inspecciones se realizan sólo en el aeropuerto. Toda instalación física que envía la carga directamente a una compañía aérea o una compañía aérea indirecta, pueden aplicar para convertirse en un CCSP. Entre ellas se incluye a fabricantes, almacenes, centros de distribución, proveedores de logística, cargadores aéreos.

Fuente: TSA

Certified Cargo Screening Program

In August 2007 the United States government issued a regulation "Implementing the 9/11 Commission Recommendations Act of 2007", through which they decided, as an element of their homeland security's policy, to establish in a term of three years a 100% control system for the air commercial industry for the cargo shipment in passenger's airplanes.

The 100% screening would be applied to every flight, also the flights with American origin from other countries. This would imply interrupting the airport operations and probably adding new services that could be necessary for the cargo screening. Therefore, to avoid the lack of space and the block of cargo, the TSA (Transportation Security Administration) has developed the Certified Cargo Screening Program – CCSP, volunteer program designed to improve the screening processes in prior implemented places. The cargo screened in those centers and transported through a secure chain of custody doesn't need to stop in the airport for screening, hence there are high possibilities that it is loaded in its flight and taken to its destination promptly.

According to the TSA, until February 2012, there was 97 independent companies authorized to screen the air cargo transportation in passenger's airplanes in determine places and more than 500 provisional companies authorized as CCSP.

The law demands the screening of each piece

of air cargo on its final stage, this can't be performed by X rays or the explosives detection systems currently in airports and which were designed to check the passenger's luggage. These equipments are too small to handle the air cargo. Therefore, for instance, a cargo with 24 separated boxes could break so that the boxes could be examined individually, and then being assembled again, this complication leads as towards the alternative of screening the boxes before they are loaded for shipment with the purpose to avoid the platforms dismantling. This is the main reason for the CCSP certification.

Under the CCSP program, the air companies have the responsibility to ensure that the cargo is screened before the flight. If an air company can't verify that the load has been screened, the transporter must analyze it in screen before allowing its transportation. The registered cargo operators in the CCSP program get some benefits by reducing the possibility that their cargo could be physically open, plus it also helps avoiding possible delays if the screenings are performed just in the airport. Every physical installation that ships the cargo directly to an air company or through an indirect air company, could request to get a CCSP. Among them we find the manufacturers, warehouses, distribution centers, logistics suppliers, air operators.

Source: TSA

mismo tiempo esos programas proporcionan beneficios económicos a personas, países y compañías involucradas en agilizar el movimiento de bienes y personas que son cruciales para sus negocios.

Con respecto a la seguridad de la carga, Estados Unidos permite ahora que los transportistas participantes revisen la carga aérea y reconoce oficialmente a los inspectores extranjeros que reúnen los requisitos para hacer las revisiones. "Estamos trabajando con más de 80 países para prevenir el robo ilegal o el desvío de precursores químicos que se pueden usar para hacer artefactos explosivos" ha manifestado dicha funcionaria, revelando que les ha permitido confiscar más de 62 toneladas de "mortíferos materiales" durante el 2011.

Como se aprecia, entre los riesgos potenciales asociados con la seguridad de la carga aérea se considera la introducción de ar-

tefactos explosivos, tóxicos o incendiarios en la carga colocada a bordo de las aeronaves; el envío de materiales peligrosos no declarados; el robo y el contrabando, y los secuestros de aeronaves y el sabotaje de personas con acceso a las aeronaves. Según los expertos el transporte aéreo de carga puede ser un blanco potencial para los terroristas porque su control no es tan profuso como para los pasajeros y el equipaje.

La inspección del 100% de la carga aérea

Uno de los programas de seguridad más importantes en el campo aéreo que Estados Unidos promueve desde los atentados terroristas de setiembre del 2001, es la inspección del 100% de la carga que ingresa a los aeropuertos de dicho país. La fecha límite para que se haga efectivo este programa fue inicialmente agosto de 2010, pero

Air cargo's 100% screening

One most important security programs in the air field promoted by the United States since the terrorist attacks on September 2001, is the 100% screening of the cargo entering their airports. The deadline for this program to be effective was initially in August 2010, but then it was rescheduled to December 31 of 2011. Nevertheless, two months before that date, the Transportation Security Administration (TSA), responsible entity for the implementation of this program, cancelled the new deadline to perform the 100% screening of the entrance load to the United States. Until this day the entity doesn't give any new deadline.

The decision was well received by the international industry of air cargo and it was the consequence of the detailed consideration of the TSA for the industries' comments and a deep analysis of the challenges facing a global action that implies the inter-

después fue ampliada al 31 de diciembre del 2011. Sin embargo, dos meses antes de esta fecha, la Transportation Security Administration (TSA), entidad responsable de la implementación de este programa, canceló dicha nueva fecha límite para realizar el 100% de detección de la carga de entrada a Estados Unidos. Hasta la fecha la entidad no ha dado otra fecha límite.

La decisión fue recibida positivamente por la industria internacional de carga aérea y fue consecuencia de la prolija consideración de la TSA de los comentarios de la industria y un examen a fondo de los retos que enfrentaría una acción global que implica la detección de carga internacional.

La organización The International Air Cargo Association (TIACA), principal asociación de la industria mundial de carga aérea, que incluye a las líneas aéreas, agentes, aeropuertos, operadores de tierra, los

transportistas de carga, los transportistas por carretera, agentes de aduanas, operadores logísticos, transportistas e instituciones educativas relacionadas, elogió en su momento dicha decisión.

Michael Steen, presidente de TIACA, dijo: "Queremos felicitar a la TSA en esta decisión. Somos conscientes de su intención de mejorar los programas existentes de seguridad de la carga, pero vemos la previsión de escuchar y trabajar con la industria para alcanzar este objetivo. Este es el resultado de los comentarios que la TSA solicitó a la industria del transporte aéreo de carga sobre la viabilidad de que diciembre de 2011 sea un buen plazo".

Antes, en abril de 2011, Neel Shah, vicepresidente senior y gerente general de Carga de Delta Air Lines y presidente del Subcomité de Seguridad de TIACA, advirtió de la "significativa interrupción de la cadena mundial de suministro" si

national load's screening.

The International Air Cargo Association (TIACA), main association of the worldwide industry of air cargo, that includes airlines, agents, airports, ground operators, load transporters, highway transporters, customs agents, logistics operators, related transporters and educational institutions, congratulated this decision at the time.

Michael Steen, president of TIACA, stated: "We want to congratulate the TSA for this decision. We are aware of their intention to improve the current programs of load security, but we have the precautions of listening and working with the industry to reach this goal. This is the results of the comments that the TSA requested to the air cargo transportation industry about the feasibility that December 2011 is a good deadline."

Previously, in April 2011, Neel Shah, senior vice-president and general manager of Delta Cargo Airlines

Situación en Europa *The situation in Europe*

Europa posee aeropuertos que se ubican entre los 20 principales a nivel mundial, por lo que las autoridades están en la necesidad de aplicar efectivas medidas de seguridad integral. Al respecto, la Unión Europea introdujo una enmienda EC 300/2008 a la regulación existente EC 185/2010, la cual deroga la norma EC 2320/2002 a partir del 29 de abril de 2010. El objetivo de la nueva regulación es mejorar las disposiciones de seguridad para la carga que se transporta por vía aérea. Esta regulación permite a los usuarios registrarse con los agentes acreditados como "Expedidor Cliente". Es decir, por ejemplo, un transportista aéreo, como agente regulado, debe cumplir con todos los aspectos de este reglamento, por lo que tienen la obligación de contar con la declaración adjunta, firmada por una persona con derecho a representar a la empresa cliente, o por la persona responsable de la seguridad aérea en sus instalaciones, de modo que pueda ser designado como Expedidor Cliente.

En resumen, la regulación EC 300/2008 y su legislación implementada EC 185/2010 es la normatividad que regula en la unión Europea la Seguridad de la Aviación. Entre otras cosas regula los controles de seguridad por agentes autorizados para el transporte aéreo de carga, mensajería y paquetes urgentes. La Regulación EC 185/2010 explica el estado "Expedidor Cliente" que permite a los clientes registrarse con los agentes regulados como tal.

¿Qué es un Expedidor Cliente? Es aquel cuya mercancía puede ser correctamente identificada para el transporte exclusivo en aviones de carga. Los Expedidores de Cuenta pueden ser designados directamente por el Agente Regulado.

Europe has airports ranked amongst the 20 main airports worldwide; hence the authorities are obliged to apply effective measures of integral security. In this regard, the European Union inserted an EC 300/2008 amendment to the current regulation EC 185/2010, which has abolished the regulation EC 2320/2002 since April 29 of 2010. The purpose of the new regulation is to improve the security rules for the load transported by air. This regulation allows the users to register with the authorized agents like an "Account Consignor". In other words, for instance, an aerial carrier, as a regulated agent, must fulfill with every detail of this regulation, so they are obliged to have the attached statement, signed by a person with the right to represent the client company, or by the person in charge of the air security in their facilities, so it can be designated as a Account Consignor.

In brief, the EC 300/2008 amendment and its implemented legislation EC 185/2010 is the regulation that manages the air security in the European Union. Among other things it manages the security controls by authorized agent for the air transportation of the load, couriers and urgent packages. The legislation EC 185/2010 explains the "Account Consignor" denomination that allows the clients to register with the authorized agents as such.

¿What is an Account Consignor? It is the one whose merchandise can be properly identified for their exclusive transportation in load airships. The Account Consignors can be designated directly by the Authorized Agent.

la TSA impone su propuesta a finales de diciembre. "A menos que la TSA y, más ampliamente hablando, todo el gobierno de los Estados Unidos concentre los recursos necesarios para la vigencia del proceso y elabore un calendario por el cual los programas de seguridad extranjeros logren validar y formen parte del Programa de Seguridad de la Carga de la TSA, nos enfrentaremos a trastornos significativos de la cadena de suministro global", advirtió entonces.

Por su parte, la Asociación de Transporte Aéreo de América (ATA

and president of the TIACA's security subcommittee, warned about the "significant interruption of the worldwide supply chain" if the TSA imposed their proposal by the end of December. Then he warned that "unless the TSA and, widely speaking, the whole United States government focus the necessary resources for the validity of the process and elaborates a calendar through which the foreign security programs obtain validation and become part of the TSA cargo security program, we will be facing significant disruptions of the global supply chain".

In turn, the Air Transport Association of America (ATA), the main group of airlines in the United States which members and associates transport more than 90% of the load flow and passengers in that country, agreed at the time with the air cargo's 100% screening since August 2010, therefore they supported the Certified Cargo Screening Program – CCSP implemented by the American transport authority TSA (Transportation Security Administration). Regarding that matter they stated that such certification is key to the fulfillment of the security rules of air load

Nuevo sistema de alerta contraterrorista New counterterrorist alert system in the U.S

En abril de 2011 la secretaria de Seguridad Nacional, Janet Napolitano, anunció la implementación del Sistema Nacional de Avisos sobre Terrorismo (National Terrorism Advisory System o NTAS), un sistema de alerta que le ofrece al público información oportuna sobre amenazas terroristas verosímiles y reemplaza el antiguo sistema de alarmas codificadas por colores.

Este sistema ha sido creado en estrecha colaboración con los sectores federal, estatal, local, tribal y del sector privado, y proporcionará información sobre amenazas verosímiles para que puedan protegerse mejor a sí mismos, su familia y comunidad.

Con el NTAS, el Departamento de Seguridad Nacional (Department of Homeland Security o DHS) coordinará con otras entidades federales para emitir avisos detallados al público cuando el gobierno federal reciba información sobre una amenaza terrorista verosímil. Los avisos ofrecen un resumen de la amenaza potencial (ubicación geográfica, medio de transporte o infraestructura crucial potencialmente afectado, medidas de seguridad pública, y recomendaciones para personas, comunidades, empresas y gobiernos para evitar, mitigar o responder a la amenaza).

Los avisos del NTAS incluirán una afirmación clara del carácter de la amenaza, el cual se definirá de dos maneras: "Amenaza elevada": advierte de una amenaza terrorista verosímil; "Amenaza inminente": advierte de una amenaza terrorista verosímil, específica e inminente.

Según el carácter de la amenaza, se enviarán los avisos a agencias de la ley, se incluirán a partes afectadas del sector privado o se emitirán más extensamente al público por canales oficiales y de medios sociales, incluida una página designada del DHS (www.dhs.gov/alerts), Facebook y por Twitter @NTASAlerts. También se colocarán avisos y afiches del NTAS en lugares como centros de transporte, aeropuertos y edificios del gobierno.

El DHS alienta a los ciudadanos desempeñar un papel activo en la seguridad al denunciar actividades sospechosas a agencias locales de la ley, por medio de la campaña de concientización "Si ve algo, diga algo" ("If You See Something, Say Something").

Fuente: DHS.

En April de 2011, Janet Napolitano, the secretary of Homeland security, announce the implementation of a National Terrorism Advisory System or NTAS, an alert system that offers regarding information to the public about plausible terrorists threats and replaces the ancient alarm system coded by colors.

This system has been created in close collaboration with the federal, state, local, tribal and private sectors, and it will provide information about plausible threats so they could protect themselves better, their family and community.

With the NTAS, the Department of Homeland Security o DHS will coordinate with other federal entities for the issuing of detailed warning to the public when the federal government obtains information about plausible terrorist threats. The warnings offer a summary of the potential threat (geographic location, transportation means or crucial infrastructure potentially affected, public security measures, and advice for people, communities, companies and governments to avoid, reduce or respond to the threat).

The NTAS warning will include a clear statement of the threats nature, which will be defined in two ways: "high threat": warning for a plausible terrorist threat; "Imminent threat": warning for a plausible specific and imminent plausible terrorist threat.

According to the nature of the threat, the warning will be sent to law agencies, the affected parts of the private sector will be included or will be extensively issued to the public through official channels and social networks, including the official page of the DHS (www.dhs.gov/alerts), Facebook and the Twitter @NTASAlerts. Notices and posters of the NTAS will be place in transportation centers, airports, and government buildings.

The DHS encourages the citizens to perform an active role in the security by reporting suspicious activities to local law agencies, through an awareness campaign "If You See Something, Say Something".

Source: DHS.

established by the American government. After the TSA's announcement of canceling the December 2011 deadline, the ATA, union that the past December change their name to Airlines for America (A4A), haven't officially pronounce yet about the matter.

With no new deadline, currently the TSA keeps working to improve the security in a conjoint way with the American Customs (CBP) and the industry of air cargo in a pilot program of advance information reception and processing from the shippers in charge of the air transporters, with the purpose of strengthen the approach of the load's detailed screening.

Lineup of security programs

Recently, the United States started to lineup its commercial security program with other jurisdictions, as a pilot program for the next stage of this air load security regime. In this matter, they have made an agreement with the European Union to sign the recognition of the Authorized Economic Operator (AEO) program this year while the European Union will do its part with the Customs-Commerce alliance against Terrorism (C-TPAT).

This will be a response to the industry's request from both sides in the standardization of the national cargo security regimes on the basis of international regulations. As recalled, the U.S has been criticized by their strict unilateral security regulations based in a minimum or null dialogue with the worldwide industry, so now it emphasizes in the need of a regime mixing the security with the trade flow without obstacles.

"We must continue fortifying our global supply chains to guarantee their effective development in the times of crisis, the quick recovery from interruptions, and the facilitation of the trade and the international travels", declares Janet Napolitano, secretary of Homeland Security, in the World Economic Forum in Davos, Switzerland, by the end of the last January.

The standardization of the security regimes is moving forward, even though it is not well-known. Thus, Japan and the EU agreed for the mutual recognition of their AEO programs by the end of 2011. Japan also

has agreement with the U.S, Canada, New Zealand and South Korea; also they intend to sign a similar agreement with other Asian countries, especially China, as soon as possible.


The industry's organizations have welcomed these initiatives with satisfaction, but they state

por sus siglas en inglés), la principal agrupación de aerolíneas en Estados Unidos cuyos miembros y afiliados transportan más del 90% del flujo de carga y pasajeros en dicho país, estuvo de acuerdo en su momento con la inspección del 100% de la carga aérea a partir de agosto de 2010, por ello respaldó el Programa Certificado de Detección de la Carga (Certified Cargo Screening Program – CCSP) implementado por la autoridad de transporte estadounidense TSA (Transportation Security Administration). Señalaba al respecto que dicha certificación es la clave para cumplir con el mandato de seguridad de carga aérea dispuesto por el gobierno americano. Después del anuncio de la TSA de cancelar el plazo de diciembre de 2011, la ATA, gremio que en diciembre pasado cambió de nombre a Airlines for America (A4A), no se ha pronunciado oficialmente sobre el tema.

Sin nueva fecha límite, actualmente la TSA continúa trabajando para mejorar la seguridad conjuntamente con la Aduana estadounidense (CBP por sus siglas en inglés) y la industria de carga aérea en un programa piloto de recepción y procesamiento de información adelantada de los embarcadores a cargo de los transportistas aéreos, con la finalidad de fortalecer el enfoque en la inspección intensiva de la carga.

Alineación de programas de seguridad

Recientemente, Estados Unidos ha emprendido, como programa piloto para la próxima etapa de su régimen de seguridad de la carga aérea, alinear su programa de seguridad comercial con otras jurisdicciones. En esta línea, ha acordado con la Unión Europea firmar este año el reconocimiento del programa Operador Económico Autorizado (OEA) mientras que la Unión Europea haría lo suyo con la


that these programs have had a relative modest impact – in terms of requirements as well as benefits – compared to the security regimes developed by particular transportation means and determined air companies, particularly with the load's security requirements. 

Alianza Aduanas-Comercio contra el Terrorismo (C-TPAT por sus siglas en inglés).

Esto sería una respuesta al clamor de la industria de ambas partes por la armonización de los regímenes nacionales de seguridad de la carga sobre la base de normas internacionales. Como se recuerda, EE.UU. ha sido criticado por los rígidos reglamentos unilaterales de seguridad basados en un diálogo mínimo o nulo con la industria mundial, por lo que ahora hace hincapié en la necesidad de un régimen que combina la seguridad con los flujos de comercio sin trabas.

"Debemos continuar fortaleciendo las cadenas globales de suministro para garantizar que se desarrollen de manera efectiva en tiempos de crisis, recuperarse rápidamente de las interrupciones, y facilitar el comercio y los viajes internacionales", declaró la secretaria de Seguridad Nacional, Janet Napolitano, en el Foro Económico Mundial en Davos, Suiza, a finales de enero pasado.

Aunque no es muy difundida, la armonización de los regímenes de seguridad está avanzando. Así, Japón y la UE acordaron el reconocimiento mutuo de sus programas de OEA a finales del 2011. Japón también tiene acuerdos con EE.UU., Canadá, Nueva Zelanda y Corea del Sur, además tiene la intención de firmar un acuerdo similar con otras naciones asiáticas, especialmente China, tan pronto como sea posible.

Organismos de la industria han acogido con satisfacción estas iniciativas, pero señalan que estos programas han tenido un impacto relativamente modesto - tanto en términos de requisitos y beneficios - en comparación con los regímenes de seguridad desarrollados para los modos específicos de transporte y las compañías aéreas respectivas, en particular los requisitos de seguridad de la carga. 

BASC: Unidos en cooperación para la facilitación del comercio internacional

BASC: Cooperatively united to facilitate the international commerce



De izquierda a derecha.: Alan Bersin, ex Comisionado de Aduanas y actual Secretario Asistente de Inmigración de Asuntos Internacionales de EE.UU., y Fermín Cuza, Presidente Internacional de WBO, durante la reunión sostenida en Cartagena de Indias a finales de 2011. / From left to right, Alan Bersin, former Customs Commissioner and current Assistant Secretary for International Affairs, Immigration USA, and Fermín Cuza, WBO International President during the meeting held in Cartagena de Indias at the end of 2011.

Gracias a los resultados obtenidos en el desarrollo de una cadena logística segura, BASC es reconocida a nivel global como modelo de cooperación entre el sector privado, gobiernos y entidades internacionales; actualmente es apoyada por más de 45 organismos, entre aduanas, cámaras, asociaciones, gobiernos, embajadas, ministerios y otros representantes de diferentes países del continente americano y organismos con cobertura internacional, con quienes tiene firmados acuerdos de cooperación, como la Organización de los

Estados Americanos (OEA), la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDC), la Asociación Latinoamérica de Logística y la Organización Mundial de Aduanas, en la que BASC forma parte del Grupo Consultivo del Sector Privado y del Grupo SAFE.

BASC cuenta con más de 2.300 empresas que han instrumentado procesos más conscientes para superar las vulnerabilidades de sus operaciones y ha invertido en tecnología y capacitación de funcionarios en los países que forman parte de la alianza.

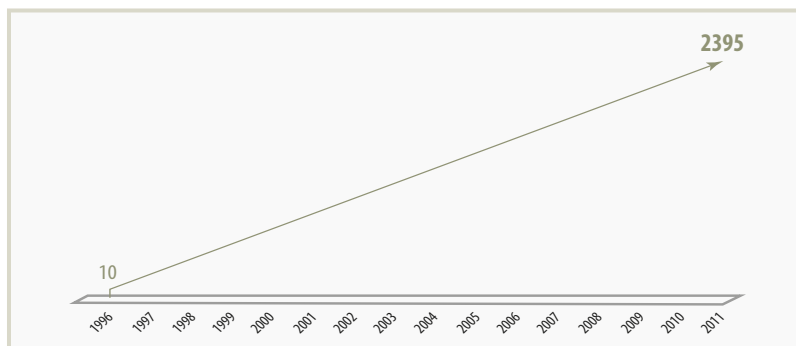


Gráfico 1. Empresas certificadas y en proceso que implementan el Sistema de Gestión en Control y Seguridad BASC. / Certified Companies and in process of certification implementing the BASC Control Management System and Security.

Due to the obtained results in the development of a secure logistics chain, BASC is worldwide recognized as a cooperative model between the private sector, government and international entities; currently it has the support of over 45 organizations, among customs, chambers, associations, governments, embassies, ministries and other representatives from different countries in America and organizations with an international range, which have signed cooperative agreements with BASC, for instance the Organization of American States (OAS), United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC), the Latin American Association of Logistics and the World Customs Organization, where BASC integrates the Consultative Group of the Private Sector and SAFE Group.

BASC has over 2.300 companies which have performed more aware processes to overcome the weaknesses in their operations and has invested in technology and training of operators in countries integrating the alliance.

BASC Projects

Following the strategic plans of expansion and raising awareness about BASC, World BASC Organization (WBO) has arranged the following activities:

1. Establishment of new cooperative agreements between the international organizations and BASC.
2. Consolidation of a BASC Chapter in the United States: up to this date BASC has already certified companies in this country, through the training and the raising of awareness for this entrepreneurs and the general public, its purpose is to spread the commitment message with the international security in the American Union and to broad the good practice network among the importer and exporter entrepreneurship community.
3. BASC has chosen Latin American Kraft as a representative with their suppliers for the performance of audits from the Food Defense program, to guarantee to their consumers the fulfillment of the established requirements to protect their countries and the certainty of secure food consumption.

Due to the BASC standardization of standards and regulations with the C-TPAT program of the United States Customs, and its complementation with the Authorized Economic Operator (AEO), program of the World Customs Organization (WCO), it's now introduce as a platform that guarantees to the interested BASC companies the

Proyectos BASC

Siguiendo los planes estratégicos de expansión y sensibilización sobre BASC, World BASC Organization (WBO) ha organizado las siguientes actividades:

1. Establecimiento de nuevos acuerdos de cooperación entre organismos internacionales y BASC.
2. Consolidación de un Capítulo BASC en Estados Unidos: A la fecha BASC ya cuenta con empresas certificadas en este país, y a través de las diferentes capacitaciones y sensibilizaciones que se realizan para estos empresarios y el público en general, se busca difundir en la Unión Americana el mensaje de compromiso con la seguridad internacional y amplificar la red de buenas prácticas entre la comunidad empresarial importadora y exportadora.
3. BASC ha sido escogido por Kraft Latinoamérica como representante ante sus proveedores para la realización de las auditorías del programa Food Defense, para garantizar a los consumidores el cumplimiento de los requisitos establecidos para salvaguardar sus naciones y la tranquilidad de consumir alimentos seguros.

Debido a que BASC ha homologado sus estándares y normas con el programa C-TPAT de la Aduana de los Estados Unidos, y es complementario con el Operador Económico Autorizado (OEA), programa de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), hoy se presenta como una plataforma que garantiza a las empresas BASC interesadas en certificarse como OEA de forma inmediata, y a las Aduanas, que las empresas puedan mantener continuamente el sistema.

Durante el mes de septiembre de 2011, en la ciudad de Cartagena, en el marco del Lanzamiento Oficial del OEA en Colombia, el ex Comisionado de Aduanas de los Estados Unidos y actual Secretario Asistente de Inmigración de Asuntos Internacionales de EE.UU., señor Alan Bersin, afirmó: "Tenemos que revisar todo los pensamientos que tengamos en cuanto a esta sociedad, a un nivel más alto y diferente. Es una oportunidad para crear una relación más profesional, más útil, tanto para BASC, CBP y el Departamento de Seguridad Interna en los Estados Unidos", y pidió al señor Carlos Ochoa, gerente

del Programa C-TPAT que se encarga personalmente de trabajar de manera coordinada con WBO, ratificando así el compromiso de colaboración entre ambas organizaciones.

BASC continúa con su expansión y crecimiento a nivel Latinoamericano y en los Estados Unidos, el cual le permitirá seguir construyendo un porvenir conjunto en la seguridad del comercio internacional. **CS**

AEO certification and to Customs, the continuous maintenance of the system.

During September 2011, in Cartagena City, in the framework of the Official Launch of AEO in Colombia, the United States Customs ex Commissioner and current Immigration Assistant Secretary

for International Affairs of the United States, Mr. Alan Bersin, stated: "We have to analyze every thoughts we have regarding this society, in a different a higher level. It is an opportunity to create a more professional relationship, more useful, for BASC, CBP as well as the Homeland Security Department in the United States"; and requested Mr. Carlos Ochoa, manager of the C-TPAT Program to personally work in a coordinated way with the WBO, reaffirming in this way the collaboration commitment between both organizations.

*BASC continues with its expansion and growth in Latin America and the United States, which will allow the establishment of a joint future in the international trade security. **CS***

CONSEJO DIRECTIVO DE BASC PERÚ 2012-2013
BOARD OF DIRECTORS OF BASC PERU 2012-2013

PRESIDENTE DE DIRECTORIO	:	María del Carmen Masías Guzmán Asociación Marítima del Perú - ASMARPE
VICEPRESIDENTE	:	Lorenzo Morandi Cadei Asociación Peruana de Operadores Portuarios - ASPPOR
DIRECTOR SECRETARIO	:	Patricia Siles Álvarez Sociedad de Comercio Exterior - COMEX
DIRECTOR TESORERO	:	Mateo Balarín Benavides Sociedad Nacional de Industrias - S.N.I.
DIRECTOR VOCAL	:	Aldo Defilippi Traverso Cámara de Comercio Americana del Perú - AMCHAM
DIRECTOR VOCAL	:	Armando Grados Mogrovejo Consejo Nacional de Usuarios de Distribución Física Internacional de Mercancías - CONUDFI
DIRECTOR	:	Gonzalo Arias Schreiber Ponce Asociación de Agentes de Aduana del Perú - AAAP
DIRECTOR	:	Eduardo Amorrortu Velayos Asociación Peruana de Agentes Marítimos - APAM
DIRECTOR	:	Juan A. Morales Bermúdez Cámara de Comercio del Lima - C.C.L.
DIRECTOR	:	Juan Carlos León Siles Asociación de Exportadores - ADEX
DIRECTOR	:	Leylha Rebaza García Instituto Peruano de Espárragos y Hortalizas - IPEH
DIRECTOR	:	Carlos Alfredo Roldán Aspauza Asociación de Servicios Aeroportuarios Privados ASAEP
GERENTE GENERAL	:	César Venegas Núñez

I Seminario enfocado a la seguridad en la actividad pesquera

I SEMINAR FOCUSED IN THE SECURITY OF FISHING ACTIVITY



María del Carmen Masías y César Venegas (extremo derecho), Presidente y Gerente general de BASC PERÚ respectivamente, acompañados de los expositores del I Seminario enfocado a la seguridad en la actividad pesquera. / María del Carmen Masías y Cesar Venegas (far right), president and general manager of BASC PERU respectively, accompanied by the exhibitors of the First Seminar Security in the Fishing Activity.

Con el propósito de alertar y sensibilizar a la comunidad exportadora sobre los riesgos que existen en la actividad pesquera, así como brindar un panorama sobre el desempeño del sector y sus perspectivas de desarrollo en los mercados internacionales, BASC PERÚ realizó el 16 de febrero el primer Seminario: "La seguridad en la actividad pesquera", evento al que se pudo asistir sin costo gracias al auspicio de COPEINCA y PESQUERA CENTINELA.

Participaron en calidad de expositores Flavio Mirella, representante de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Crimen (ONUDC) para Perú y Ecuador; Jorge Vigil, jefe de la Oficina de Economía y Estadística Pesquera de la Sociedad Nacional de Pesquería (SNP); Ángel Tello Gilardi, Capitán de Navío SGC de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas del Perú (DICAPI); Ing. José Namihas, jefe de Seguridad y Riesgos de TASA; y Hernando de la Vega, jefe de Seguridad Física de Pesquera Diamante.

"Empleo de la seguridad electrónica en los procesos pesqueros" fue desarrollado por el representante de TASA en el que detalló los criterios a utilizar en la búsqueda de una plata-

forma de seguridad electrónica acorde a las necesidades de una empresa con el objetivo de proteger sus recursos, apoyando la continuidad del negocio, la disminución de pérdidas y la trazabilidad de sus operaciones. El mensaje principal fue que cada empresa necesita una plataforma de seguridad a su medida, según su propio mapa de puntos críticos correspondientes a sus procesos operativos claves y de apoyo, lo cual se consigue por métodos científicos y cuantitativos.

Por otro lado, dijo que la creación de una cultura de seguridad es responsabilidad de la dirección de la empresa a través de la implementación de, por ejemplo, comités internos de seguridad donde la información sea compartida con criterio colegiado para que las acciones sean compartidas y uniformes. También son importantes las normas y los procedimientos para que el personal sepa qué hacer y cómo actuar ante situaciones de crisis, los cuales pueden variar dentro de una misma empresa, según las características de sus instalaciones, áreas y departamentos.

La inversión es inevitable por los beneficios en la protección de la misma empresa así como del futuro del

With the purpose of warning and raising awareness to the exporter community about the risks presented in the fishing activity, as well as providing an scenario about the sector's performance and its development perspectives in the international markets, on February 16 BASC PERU performed the first Seminar: "Security in the fishing activity", and event that was free due to the COPEINCA Y PESQUERA CENTINELA sponsorship.

As speakers we found Flavio Mirella, representative of the United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC) for Peru and Ecuador; Jorge Vigil, head of the Economics and Fishing Statistics Office of the Peruvian Fishing National Society (SNP); Ángel Tello Gilardi, SGC ship captain of the Directorate General of Captaincy and Coast Guard (DICAPI); Eng. José Namihas, Head of security and risks of TASA; and Hernando de la Vega, head of Physical Security of Pesquera Diamante.

"The use of electronic security in fishing processes" was developed by the TASA's representative which pointed out the criteria to employ in the search of an electronic security platform according to the company's needs with the purpose of protecting their resources, supporting the business continuity, the reduction of loss and the traceability of their operations. The main message was that every company needs a personalized security platform, according to the own critical point map of their key and support operative processes, which is obtained by scientific and quantitative methods.

On the other hand, he mention that the creation of a security culture is the responsibility of the company's management trough the implementation of, for instance, security internal committees where the information is share properly so the actions turned up to be shared and uniformed.

The regulations and procedures so that the staff knows what to do and how to react before crisis situations are also important, and they can vary within the same company, according to the characteristics of their facilities, areas and departments.

The investment is inevitable to obtain benefits in the protection of the company as well as the business future. Here we must be really careful in choosing the right system, because this communicates different languages and when it comes to the strengthening or extension of networks, there could be some prob-

negocio. Aquí se debe tener cuidado en elegir el sistema correcto, porque estos hablan diferentes lenguajes y cuando se requiere potenciar o ampliar redes, podrían haber problemas. El expositor puso como ejemplo el PISM, un concepto de gestión de información de gestión de seguridad que permite integrar en una sola plataforma todos los sistemas (teléfonos, radio, control de acceso, sistemas contra incendios, etc.)


Por su parte, el representante de Pesquera Diamante reparó en el hecho de que un aspecto que más exigen y lo que menos focalizado se tiene es la evaluación y gestión de riesgos, concepto que, por su naturaleza, ha sido manejado siempre por paradigmas. Puso en el tapete la cuestión del ¿por qué a veces se ponen demasiados controles que entorpecen las operaciones? No pueden existir más controles que procesos. En este sentido, sostuvo que cada área es dueño de sus riesgos y para evaluarlos hay un comité BASC en cada empresa donde tienen que evaluar juntos los riesgos desde diferentes puntos de vista.

A la fecha, el nuevo paradigma es que la seguridad y el negocio van de la mano. Esto es lo que ha impuesto la globalización actual: que el concepto de seguridad es gestión de riesgos y continuidad del negocio, lo cual implica conocer la situación, definir un camino y establecer una meta. El expositor hizo una reseña del proceso de gestión de riesgo que manejan en su empresa explicando el sistema ALARP que aplican, el cual consiste en cuatro niveles de seguridad: riesgo aceptable (riesgos bien tratados), riesgo tolerable (se puede vivir con los riesgos pero deben disminuir en el mediano plazo), riesgo intolerable (riesgos deben disminuir en el corto plazo), y riesgo inadmisibles (no). Bajo este criterio mostró la matriz de calificación de riesgos de la empresa y el esquema de la evaluación de riesgos BASC que han implementado.

Sobre la situación del sector pesquero, el representante de la SNP reveló que en la industria del consumo directo participa una flota industrial de casi 180 embarcaciones además de unas 5 mil embarcaciones artesanales. El sector brinda trabajo directo a 20 mil personas y, según el censo pesquero, hasta febrero pasado habían 60 mil pescadores artesanales (se ha triplicado en los últimos 15 años).

El expositor de la ONUDC habló

acerca de los "Mercados ilícitos en la Región", señalando que a partir de los años 90 Colombia y Ecuador se convierten en rutas privilegiadas para la salida de droga con dirección a México. "En el Perú se calcula que aproximadamente el 40% de los que se produce (de droga) sale por vía marítima en contenedores, pero no hay que descartar también la vulnerabilidad del sector pesquero. Todos recordamos una operación reciente en el norte donde una planta de procesamiento de harina de pescado era utilizada para camuflar cocaína...", advirtió el funcionario internacional.

Indicó que pese a existir un marco legal para la interdicción en alta mar, su aplicación es "difícil" debido a temas de extraterritorialidad. Advirtió sobre la posibilidad de que el Amoniaco, químico empleado en el proceso de refrigeración y que no figura en el listado de precursores, pueda ser utilizado en la obtención de cocaína, tal como sucedió en Ecuador. "Las autoridades ecuatorianas observaron un alto uso de amoníaco en la industria pesquera y no había una justificación para ello puesto que la producción pesquera no había experimentado tal incremento. Para frenar su uso se trabajó de manera coordinada con los abastecedores en la industria pesquera. Este caso es ilustrativo porque BASC promueve que el sector sea más consciente de los riesgos, pero que a su vez las empresas reporten posibles abusos que pueden dañar su imagen", puntualizó. 

lems. The speaker used the PISM as an example, a concept of information management of security management that allows the unification of all the systems in a unique platform (phones, radio, access control, fire systems, etc.)


In turn the Pesquera Diamante's representative remarked that a required aspect and the least focused on is the evaluation and risk management, a concept that, by its nature, has always been handled through paradigms. He brought out the issue, why is it that sometimes there's too many controls delaying the operations? There can't be more controls than processes. In that sense, he stated that each area responds for their risks and to evaluate them there's a BASC committee in each company where they need to evaluate the risk together from different points of view.

Up to date, the new paradigm is that security and business are associated. This was imposed by the current global-

ization: that the concept of security is the risk management and the continuity of business, which implies knowing the situation, define a route and establish a goal. The speaker performed a review of the risk management process used in his company explaining the ALARP system that they apply, which consists in four security levels: acceptable risk (well managed risks), tolerable risks (the risks could be present but should be reduced in medium term), intolerable risks (the risks must be reduced in a short term), unacceptable risk (not). Under these criteria he showed the bases for risk classification of the company and the implemented BASC scheme of risk evaluation

About the fishing sector situation, the SNP representative revealed that in the direct consumption industry there's participation of an industrial fleet of over 180 ships also about 5 thousand small-scale commercial ships. The sector provides direct jobs for 20 thousand people and, according to the fishing census, until the past February there were 60 thousand small-scale commercial fishermen (it has tripled over the last 15 years).

The ONUDC speaker talked about the "Illicit markets in the Region" pointing out that since the 90's Colombia and Ecuador have become privilege areas for the drug smuggling with direction to Mexico. The international official warned that "in Peru we estimate that approximately 40% of the merchandise (drugs) exits by the ocean in containers, but let's not rule out the vulnerability of the fishing sector. We all remember a recent operation in the north where a processing plant of fish powder was used to hide cocaine..."

He remarked that despite of the existence of a legal framework for the prohibition in high sea, its application is "difficult" due to extraterritorial subjects. He warned about the possibility that ammoniac, a chemical employed in the reefer process and doesn't appear in the list of precursors, could be used for the obtaining of cocaine, like the situation in Ecuador. He affirmed, "The Ecuadorian authorities observed the high use of ammoniac in the fishing industry and there was no explanation for that because the fishing production didn't experience that growth. To stop its use they work in a coordinated way with the fishing industry suppliers. This case is illustrative because BASC promotes the awareness of risks by the sector, but at the same time that the companies report possible disadvantages that could taint their images". 

Canadá inicia la implementación del manifiesto electrónico

CANADA STARTS THE IMPLEMENTATION OF THE ELECTRONIC MANIFEST

El primero de noviembre de 2011 marcó el comienzo del plazo de 18 meses de implementación del eManifest para los transportistas terrestres que ingresan a Canadá. El calendario de aplicación, desarrollada y aplicada por Canada Border Services Agency (CBSA), incluye las siguientes fechas claves:

- 1 noviembre 2011 hasta 1 noviembre 2012. Los transportistas de carretera tienen 12 meses para incorporar el eManifest en sus procesos de negocio.
- 1 noviembre 2012 hasta 1 mayo 2013. Los requerimientos de eManifest son obligatorios y los transportistas de carretera que no los cumplan se les negará la entrada a Canadá.
- 1 de mayo de 2013. El plazo de implementación se considera completa y los transportistas que no hayan cumplido con las normas serán multados y sancionados.

El CBSA ofrece el nuevo portal eManifest para facilitar a las empresas a presentar electrónicamente la información de su carga y los datos de los medios de transporte a utilizar. Una vez que este programa se aplique plenamente, el eManifest será obligatorio para todos los modos de transporte, incluyendo el aéreo, marítimo, carretera y ferrocarril, para que puedan transmitir electrónicamente los datos necesarios antes de la llegada a su frontera.

Los datos requeridos por el eManifest serán armonizados en la mayor medida posible con la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y la Aduana y Protección Fronteriza de Estados Unidos (CBP por sus siglas en inglés) para reducir la carga administrativa de las empresas. La evaluación de la información y el análisis de riesgo de los datos anticipados permitirán envíos de bajo riesgo al ser identificados antes de la llegada y procesado de una manera más eficiente a su llegada a Canadá.

La agencia aduanera canadiense CBSA señaló que los programas comerciales confiables, tales como Free and Secure Trade (FAST) y Customs Self-Assessment and Commercial Driver Registration Program, seguirán existiendo y complementará los sistemas y procesos puestos en marcha por el eManifest.

Fuente: CBSA.

On November first 2011 the 18 months term for the implementation of the eManifest for terrestrial transporters entering Canada begun. The application calendar, developed and applied by Canada Border Services Agency (CBSA), includes the following key dates:

- *From November 1 to November 2012. The terrestrial transporters have 12 months to incorporate the eManifest in their business processes.*
- *From November 1 2012 to May 1 2013. The eManifest requirements are compulsory and the highway transporters that don't fulfill them won't be able to enter Canada.*
- *May 1 2013. The implementation term is considered complete and the transporters that still haven't fulfilled the regulations will be fined and sanctioned.*

The CBSA offers the eManifest new portal to help the companies to present electronically their load information and the data for the means of transportation they use. Once this program is fully applied, the eManifest will be compulsory for every way of transportation, including the aerial, sea, highway and train, so they can electronically transmit the necessary data before their arrival to the border.

The required data by the eManifest will be unified to the fullest with the World Customs Organization (WCO) and the Customs and Borders Protection of the United States (CBP) to reduce the management load of the companies. The information evaluation and the risk analysis of the data obtained in advance will allow shipments of low risk when they are identified before their arrival and processed in a more effective way at their entrance to Canada.

The Canadian customs agency CBSA stated that the reliable commercial programs, such as Free and Secure Trade (FAST) and Customs Self-Assessment and Commercial Driver Registration Program, will still exist and they will complement the systems and processes set in motion by the eManifest.

Source: CBSA.

Nuevas normas marítimas en el 2012

NEW MARITIME REGULATIONS IN 2012

A partir de inicios del 2012 entró en vigor una nueva reglamentación marítima que modifica diversos aspectos de la Ley para el Transporte de Mercancías por esta vía y hacer más competitivo al sector. Se trata de la aplicación de nuevas normas marítimas con requerimientos relativos a la certificación, capacitación del personal de alta mar, directrices para operaciones seguras y nuevos requisitos para el equipamiento de buques. Para julio del presente año entrarán en vigor las nuevas normas denominadas SOLAS, Sistema de Alarma y Vigilancia en el Puente de Navegación (BNWAS, por sus siglas en inglés), referente a que las embarcaciones deberán contar con un sistema de alarma que esté funcionando mientras navega el buque. Asimismo, las SOLAS-ECDIS, que indican que cuando se navega en aguas internacionales, los buques deberán contar con un Sistema de Información y Visualización de la Carta Electrónica.

Fuente: Mundo Marítimo

From the beginning of 2012 a new maritime regulation came into effect modifying several aspects of the Law for merchandise transportation through this channel also to obtain a more competitive sector. This regulation includes the application of new maritime regulations with requirements regarding the certification, training of staff at high sea, guidelines for secure operations and new requirements for the equipment of ships. In this July the new requirements named SOLAS will come into effect, the bridge navigational watch alarm system (BNWAS), regarding the implementation of an alarm system active while sailing. Also, the SOLAS-ECDIS, that indicate when the ship is sailing in international sea, the ships must have a Electronic Chart Display and Information System.

Source: Mundo Marítimo

En España hay poco control a los contenedores

THERE'S LESS CONTROL FOR THE CONTAINERS IN SPAIN

En diciembre de 2011 el español Alfredo Soler publicó su libro "La seguridad en el contenedor marítimo" dedicado a difundir la importancia de contar con una buena seguridad en todo el proceso de manipulado y transporte del contenedor. El director de Tras-Base Soler y presidente de ARCE (Asociación Española de Depósitos Reparadores de Contenedores), hace hincapié en temas que tienen que ver con la seguridad, los convenios y normativas, las consecuencias de las decisiones de los agentes logísticos en cuanto a seguridad o los lugares de revisión más idóneos. En este sentido, el autor afirmó que en relación a otros países, en España "son pocos los controles que se hacen a los contenedores, debería haber más revisiones". Asimismo, dijo que para que un contenedor sea seguro desde su fabricación y puesta en funcionamiento hasta su retiro del mercado, debe cumplir con una serie de exigentes requisitos y ser revisado de una forma periódica.

Fuente: 20pies



In December, 2011 the Spanish Alfredo Soler published a book called "Security in the maritime container" for the promotion of the importance of having good security throughout the handling process and container transportation. The Tras-Bas Soler director and president of ARCE (Spanish Association of Container Repairing Depots), outlines subjects related to security, agreements and regulations, the consequences of the logistics agents decisions regarding security or the ideal screening places. In that sense, the author stated that in relation with other countries, in Spain "there are few controls performed to the containers, there should be more screenings". Also, he mentioned that for the container to be secure it must fulfill a series of demanding requirements and to be checked periodically, from its fabrication and set it motion to their market clearance.

Source: 20 pies

Seguridad corporativa

CORPORATE SECURITY

Según la mexicana María Teresa Septién, especialista en seguridad corporativa, el objetivo de este rubro es identificar, mitigar y administrar efectivamente riesgos y vulnerabilidades que puedan amenazar la seguridad de la empresa, la capacidad de recuperación y la supervivencia de la organización. Esto implica una serie de acciones coordinadas y orientadas a un objetivo específico utilizando sus cuatro recursos o activos principales: recursos humanos, financieros, administrativos y operativos. Respecto a la necesidad de contar con un encargado de la Seguridad Corporativa en una empresa señala como una realidad que más de la mitad de las empresas no tienen una autoridad o encargado central de la seguridad, y sus planes de seguridad muchas veces se limitan a la instalación de equipos electrónicos y barreras perimetrales, pero sin en realidad darle un enfoque integral a un plan de seguridad, basado en el nivel de amenazas y riesgos que tiene el negocio, y que efectivamente lleve a la consecución del objetivo corporativo. Asimismo, la problemática de seguridad en las empresas en relación a la inversión en un ejecutivo dedicado

al 100% a esta función, es que se opta asignar a un ejecutivo en el área de Recursos Humanos o Finanzas, por ejemplo, en donde la seguridad será una función secundaria a su rol principal dentro de la empresa.

Fuente: Logista

According to Mexican María Teresa Septién, specialist in corporate security, the purpose of this field is to identify, reduce and manage effectively the risks and weaknesses that could threaten the company's security, the recovery ability and the survival of the organization. This implies a series of coordinated actions oriented towards a specific purpose using its four resources or main actives: human, financial, management and operative resources. Regarding the need of having a person in charge of the Cooperative Security in a company she pointed out that is was reality that more than half of the companies don't have an authority or a central designated person for the security, and their security plans are sometimes limited to the installment of electrical devices and perimeter barriers, but without making an complete approach to a security plan, based in the threats levels and risks of the business, and that effectively leads to the achievement of the corporative purpose. Also, the security problem in companies related to the investment of an executive 100% dedicated to this role, is that we choose to asign an executive in the Human Resources or Finances, for instance, where the security is a secondary function to their main role inside the company.

Source: Logista.

REVISTA CARGO SECURITY

Contenido: Cargo Security, es el medio de la Asociación Civil BASC PERÚ, especializado en el Supply Chain Security (SCS), que tiene como objetivo informar al empresario peruano e internacional sobre las últimas tendencias y acontecimientos de seguridad en la carga.

Distribución Física: Directores y ejecutivos de empresas que operan en actividades de comercio internacional; exportadores, importadores; organismos públicos y privados; embajadas, gremios profesionales y comerciales; ámbito académico; entre otros.

Distribución Virtual: Más de 10,000 contactos de empresas asociadas y no asociadas dedicadas a las operaciones de comercio exterior. Asimismo, publicación en el portal web: www.bascperu.org

Tiraje: 4,000 ejemplares

Formato: A4 (20.5 x 28.5 cm.)

N° Páginas: 44 a full color, en couché mate de 150 grs.

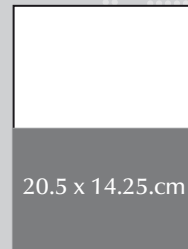
Periodicidad: 4 ediciones al año

Idioma: Español / Inglés

Secciones: Portada, Enfoque, Al Día, Entrevista, Actualidad, Mundo BASC, Noticias y Eventos.



PÁGINA COMPLETA



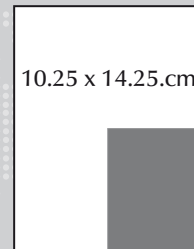
MEDIA PÁGINA
S/. 2,400.00

CONTRACARÁTULA
S/. 5,400.00

RETIRA 1 y 2
S/. 4,800.00

PÁGINA INTERIOR
S/. 4,200.00

PUBLIREPORTAJE (2 PÁGINAS)
S/. 8,400.00



1/4 DE PÁGINA
S/. 1,800.00



A. INVERSIÓN POR EDICIÓN	1/4 PÁGINA	MEDIA PÁGINA	PÁG. INTERIOR	RETIRA 1 Y 2	CONTRA - CARÁTULA
Aviso a full color	S/. 1,800.00	S/. 2,400.00	S/. 4,200.00	S/. 4,800.00	S/. 5,400.00
B. BENEFICIOS ADICIONALES POR AUSPICIAR ANUALMENTE - 4 EDIC.	1/4 PÁGINA	MEDIA PÁGINA	PAG. INTERIOR	RETIRA 1 Y 2	CONTRA - CARÁTULA
15% de descuento en el importe del auspicio anual	X	X	X	X	X
Publicación de una nota de prensa, artículo o publireportaje en la revista CS	X	X	X	X	X
Becas de cortesía para cada seminario	1	2	4	5	5
Inclusión de material impreso en las carpetas de charlas, conversatorios y cursos BASC	X	X	X	X	X
Colocación de un banner en uno de los seminarios BASC		X	X	X	X
Becas integrales para cursos técnicos de seguridad BASC		1	2	3	5
20% de descuento en todos los cursos técnicos de seguridad BASC			X	X	X
Logo en la página web de BASC PERÚ durante 1 año con enlace a la web del auspiciador			X	X	X
Donación de una gigantografía de sensibilización BASC				X	X

CONDICIONES

- ▶ Los artes digitales será proporcionados por el auspiciador.
- ▶ Los precios no incluyen el Impuesto General a las Ventas (I.G.V.).

CONTÁCTENOS

Teléfonos: (01) 612-8300 Anexo: 2222
E-mail: giovanna.dioses@bascperu.org



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

TE INVITA A:

MÁS DE 100 EMPRESAS PARTICIPANTES
SEPARA TU STAND ¡AHORA!

PERÚ CARGO week

SÉ PARTE DEL CENTRO DE NEGOCIOS
MULTIMODAL MÁS GRANDE DEL PAÍS

LA SEMANA DE LA CARGA, LOGÍSTICA Y COMERCIO EXTERIOR

DEL **17 AL 20** DE ABRIL DE 2012

Fortaleza Real Felipe, Callao - Perú



ENTREGAREMOS EL



1ER

PREMIO PERUANO
A LA EXCELENCIA LOGÍSTICA 2012



CHINA
INVITADO ESPECIAL

REGISTRATE ONLINE Y EVITA COLAS

SIGUENOS EN:



INFORMES:

info@perucargowee.com • ventas@perucargowee.com

(511) 4513326 – (511) 99 816*5325 – (511) 99 424*2314 – (511) 99 7357397 – (511) 99 7082277

WWW.PERUCARGOWEEK.COM

ORGANIZAN:



APOYAN:



MEDIA PARTNERS:

