



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

CAPÍTULO PERÚ

Cargo

# Security

PUBLICACIÓN ESPECIALIZADA EN SEGURIDAD DE LA CADENA DE SUMINISTRO INTERNACIONAL

AÑO VIII / 2015 - 22



## La ciberseguridad durante el 2015

OUTLOOK 2015 OF CYBERSECURITY

### ENTREVISTAS EN ESTA EDICIÓN

- Armando Delgado, SAVAR Agentes de Aduana S.A.,
- Edgar Patiño, Autoridad Portuaria Nacional (APN)
- Raúl Neyra, FARGOLINE S.A.
- Luis Felipe Calle, FLINK S.A.C.

La ciberseguridad y los empleados (Pág. 7).

El sector de mensajería y paquetería (Pág. 13).

El tercero civilmente responsable (Pág. 31).



te invita al

SEMINARIO

# La Seguridad en el Transporte de Carga por **Vía TERRESTRE**

18/06/15  
08:00 horas  
Centro de Convenciones - SNI

Informes:  
cynthia.flores@basasperu.org  
612-8300 anexo 2225

GRATUITO PARA ASOCIADOS BASC  
Registro a través de la página web  
www.basasperu.org

Auspicia:



## SEMANA DE LA SEGURIDAD EN EL COMERCIO EXTERIOR

**TRUJILLO**  
Del 22 al 26 de Junio

### Objetivos:

- Proporcionar los principios y conceptos básicos del Sistema de Gestión en Control y Seguridad BASC, según la Norma y Estándares BASC V04:2012.
- Auditar el Sistema de Gestión en Control y Seguridad (SGCS) BASC, según la Norma y Estándares BASC V04:2012.
- Conocer los pasos para realizar la trazabilidad de la carga.

Informes:  
Fiorella Chocano - fiorella.chocano@basasperu.org  
612-8304 / 612-8300 anexos 2221 - 2274

Organiza



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

## Contenido / Content

---

### EDITORIAL

- 2** Generamos tendencia académica  
*WE GENERATE ACADEMIC TREND*

### PORTADA

- 3** La ciberseguridad durante el 2015  
*CYBERSECURITY DURING 2015*

- 7** La ciberseguridad y los empleados  
*CYBER SECURITY AND EMPLOYEES*

### CARGA AÉREA

- 10** Panorama del transporte aéreo de carga  
*AIR CARGO OUTLOOK*

### TRANSPORTE RÁPIDO

- 13** El sector de mensajería y paquetería  
*COURIER AND PARCEL SECTOR*

### TRANSPORTE TERRESTRE

- 16** ENTREVISTA. Armando Delgado Castro, Gerente de Transporte de SAVAR AGENTES DE ADUANA S.A.  
*/Transportation Manager of SAVAR AGENTES DE ADUANA S.A..*

### TRANSPORTE MARÍTIMO

- 18** Más carga contenerizada en puertos peruanos  
*MORE CONTAINERIZED CARGO IN PERUVIAN PORTS*

- 20** ENTREVISTA. Edgar Patiño Garrido, Presidente de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) */President of the National Port Authority of Peru.*

### ALMACENES

- 26** Buenas prácticas de seguridad en almacenes logísticos  
*GOOD SECURITY PRACTICES IN LOGISTICS WAREHOUSES*

- 29** ENTREVISTA. Raúl Neyra Ugarte, Gerente General de FARGOLINE S.A. */General Manager of FARGOLINE SA.*

### ARTÍCULO

- 31** El tercero civilmente responsable  
*THIRD LIABLE PARTY*  
Basado en exposición del Dr. Juan Mendoza Abarca, Fiscal Provincial Titular de la 1era. Fiscalía Supraprovincial Corporativa Especializada contra la Criminalidad Organizada del Ministerio Público - Fiscalía de la Nación / Provincial Prosecutor of 1st. Corporate Supraprovincial Special Prosecutor against Organized Crime of the Public Ministry - Prosecutor's Office.

### ENTREVISTA

- 36** Tecnologías de seguridad  
*SECURITY TECHNOLOGIES*  
Luis Felipe Calle, Gerente General de FLINK S.A.C.  
*/ General Manager of FLINK S.A.C.*

### 39 MUNDO BASC



## Generamos tendencia académica

WE GENERATE ACADEMIC TREND

Un compendio lanzado en el 2014 por ASIS International, la organización mundial líder para profesionales en seguridad fundado en 1955, revela que en Estados Unidos hay alrededor de un centenar de universidades que ofrecen programas académicos relacionados al gerenciamiento de la seguridad en los negocios, excluyendo seguridad nacional, ciberseguridad, manejo de crisis y desastres, etc. A nivel internacional, el documento incluye solamente cuatro instituciones en cuatro países (Australia, Canadá, Alemania y Suiza) con programas de este tipo.

Con orgullo podemos señalar que el Perú debería ser incluido en la siguiente actualización de dicho trabajo, pues en febrero pasado 09 profesionales se graduaron en el Programa de Desarrollo Gerencial (PDG) "Seguridad Integral para el Comercio Exterior" desarrollado por BASC PERÚ y la Escuela de Postgrado de la Universidad San Ignacio de Loyola (USIL).

Este logro, que eleva académicamente la capacidad del manejo de la seguridad logística del profesional peruano, es un esfuerzo del sector privado para fortalecer integralmente las buenas prácticas de seguridad en las operaciones de su cadena de suministro internacional, lo cual, a su vez, lleva a consolidar la competitividad de la empresa exportadora así como del país como plataforma comercial global.

Estamos caminando a la altura de las necesidades comerciales del país y al paso de los principales mercados mundiales líderes, siempre de la mano con las empresas y autoridades, y en esta ocasión particular, del brazo con una organización académica nacional de vanguardia.

A compendium released in 2014 by ASIS International, the world's leading organization for security professionals founded in 1955, reveals that in the US there are about a hundred universities offering academic programs related to the management of security in business, excluding security national, cyber security, crisis management and disaster, etc. Internationally, the document includes only four institutions in four countries (Australia, Canada, Germany and Switzerland) with such programs.

We can proudly point that Peru should be included in the next update of the work since last February a group of 09 professionals graduated in the "Safety Integrated Foreign Trade", Management Development Program (MDP) developed by BASC PERU and the Postgraduate School of the Universidad San Ignacio de Loyola (USIL).

This achievement, which increases the ability academically handling logistics Peruvian security professional, is a private sector effort to comprehensively strengthen good security practices in the operations of the international supply chain, which, in turn, leads to strengthen the competitiveness of the exporting company and the country as a global trading platform.

We are walking up to the commercial needs of the country and the passage of major global markets leaders, always hand in hand with businesses and authorities, and this time particular arm with a national academic vanguard organization.

Atentamente / Sincerely

Raúl Saldías  
 Presidente / President  
 BASC PERÚ

**Comité Editorial / Editorial Board**

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

**Director / Director**  
 César Venegas Núñez

**Edición / Redacción / Editor / Writer**  
 Unices Montes Espinoza

**Coordinación / Coordinador**  
 Fiorella Tribeño Lujan

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

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



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

**Consejo Directivo / Directors Board**

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

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

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

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

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

Asociación de Exportadores - ADEX  
 Carlos Lozada Zingoni

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

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

Asociación Peruana de Agentes Marítimos - APAM  
 Eugenio Beltrán Chávez

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

Asociación de Servicios Aeroportuarios Privados - ASAEP  
 César Basulto Valdiviezo

Sociedad de Comercio Exterior - COMEX  
 Patricia Siles Álvarez

Asociación Marítima del Perú - ASMARPE  
 María del Carmen Masías

**Gerente General**  
 César Venegas Núñez

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

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

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

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



# La ciberseguridad durante el 2015

## CYBERSECURITY DURING 2015

Los valiosos beneficios de un fuerte avance de la interconectividad global, llevan como contraparte serios riesgos que pueden tener efectos a nivel social, económico y político (personas, empresas y países).

The valuable benefits of a significant advance of the global interconnectivity have in the opposite party serious risks that can have effects at social, economic and political level (people, companies and countries).

Según el documento “Delivering Digital Infrastructure. Advancing the Internet Economy” (Proporcionando infraestructura digital. Avanzando la economía Internet) elaborado por World Economic Forum 2014, la Internet comercial ha necesitado menos de dos décadas para ir “de la innovación a lo indispensable, y de la diversión a lo fundamental”.

La publicación señala que hasta el año pasado cerca de 2.500 millones de personas estaban conectadas a la internet (un tercio de la población mundial) y se prevé que alrededor de 4 mil millones de usuarios existan en el 2020 (más de la mitad de la población mundial estimada).

Por otra parte, recientemente en marzo, el diario El País reveló que Gartner, consultora estadounidense de tecnología, difundió un informe donde asegura que “solo en el 2014 se vendieron 1.200 millones de smartphones en todo el mundo, un 28,4% más que en el 2013”.

El acceso continuo de la población a la información, comercio, comunicación, relaciones sociales y de entretenimiento (entre otras cosas) a través de la Internet, se ha convertido en un hecho cotidiano de la vida de miles de millones de personas, y que lo será para miles

de millones más en los siguientes años. Por si fuera poco, su avance en áreas sociales importantes tales como salud, educación y servicios públicos, lleva a que el acceso a los servicios digitales se torne cada vez más en un asunto esencial para todo el mundo.

De esta manera, de acuerdo al World Economic Forum, la continua expansión de la economía digital despierta enormes expectativas: se espera que la actividad económica basada en internet llegue en el 2016 a los 4,2 trillones de dólares en los países del G-20 (grupo de los 20 países más adelantados), equivalente a más del 5% del producto bruto interno. Asimismo, la economía digital está creciendo a más de

According to the document “Delivering Digital Infrastructure; Advancing the Internet Economy” developed by World Economic Forum 2014, the commercial Internet has needed less than two decades to move “from the innovation to the essential, and from the entertainment to the fundamental”.

The publication points out that until the last year, around 2.500 million people were connected to the Internet (one-third of the world’s population) and it is expected that will have around 4 billion

of users in 2020 (more than half of the estimated world population).

On the other hand, recently in March, the newspaper El País revealed that Gartner, American technology consultant, disseminated a report which affirms that “only in 2014 were sold 1.200 million of smartphones around the world, 28.4 % more than in 2013”.

The continuous access of the population to the information, trade, communication, entertainment and social relations (among other things) through the Internet, has become in an everyday fact in the lives of billions of people, and will be the same for other billions in the following years. Furthermore, its advance in important social areas such as health, education and public services, allows that the access to the digital services is ever more a core issue for everyone.

In this way, according to the World Economic Forum, the continued expansion of the digital economy arouses high expectations: it is expected that the economic activity based on Internet reaches in 2016 to 4.2 trillion dollars in the G20 countries (group of the 20 most advanced countries), equivalent of more than 5% of gross domestic product. Likewise, the digital economy is growing more

10% al año, mucho más rápido que la economía mundial en su conjunto, mientras que en las economías de mercado emergentes este fenómeno crece a mayores tasas, de entre 12% y 25% al año.

## Los riesgos

A la par de los grandes beneficios que implica esta efervescencia de la economía digital, existe también un amplísimo escenario de riesgos para las personas y las empresas usuarias. El principal elemento de este aspecto es la intensa proliferación de virus informáticos capaces de corromper los dispositivos electrónicos personales (computadoras, celulares, tablets) y sistemas informáticos de organizaciones (empresas, entidades públicas).

En agosto del 2014, con ocasión de la IV Cumbre Latinoamericana de Analistas de Seguridad de la compañía rusa Kaspersky realizada en Colombia, Dimitri Bestuzhev, Director de Investigación y Análisis en América Latina de dicha empresa, reveló que cada segundo se crean más de tres virus informáticos, cuatro veces más que los dos años anteriores. Es de señalar que en 1994 se producía un nuevo virus cada hora, intervalo de tiempo que en 2006 se redujo a un minuto.

Según el especialista, en los primeros tres meses del 2014 se neutralizaron 28 millones de ataques cibernéticos e intentos de infección en computadores y dispositivos móviles en América Latina, habiendo sido los países más afectados Brasil, México y Perú, países donde los cibercriminales están copiando los métodos desarrollados por hackers de Europa del este para infiltrar las transacciones bancarias y robar dinero de los usuarios.

A nivel global, Martin Roesch, Vicepresidente y Jefe Arquitecto de Cisco's Security Business Group, revela que Cisco detiene un promedio de 320 millones de ataques cibernéticos cada día, equivalente a más de 3.700 ataques por segundo. Cisco también manifiesta que el 75% de los ataques toma sólo unos minutos para comenzar la exfiltración (término militar opuesto a la infiltración) de datos, pero cuya detección tomará mucho más

tiempo. Más de la mitad de todos los ataques persisten durante meses, incluso años, antes de ser descubiertos. En tanto, puede tomar semanas o meses para que una falla de seguridad sea totalmente detenida y remediada.

Durante el periodo anterior al momento en que es descubierto el ataque exitoso, la organización atacada puede sufrir una hemorragia de información relativa a valiosa propiedad intelectual, secretos de Estado, información sensible de clientes y empleados, entre otros datos; poniendo en riesgo su reputación, recursos y valoración en el mercado. En el 2014, el costo promedio de una violación de los datos de una organización fue de 3,5 millones de dólares, de acuerdo al Instituto Ponemon de Estados Unidos. Y eso sin incluir los costos profesionales para los defensores.

Como se sabe, los ataques no solo están dirigidos a personas, sino también a empresas. Mediante el ciberespionaje corporativo una compañía emplea "cibermercenarios" contra una empresa de la competencia para obtener determinada información: cartera de clientes, planes de marketing, balances, datos en materia de I+D (investigación y desarrollo), etc. El objetivo es perjudicar a una firma

than 10% a year, much faster than the global economy as a whole, while in the emerging market economies this phenomenon grows to higher rates, among 12% and 25% a year.

## The risks

In line with the great benefits that involve this enthusiasm of the digital economy, there is also a very broad risk scenario for people and user companies. The main element of this aspect is the proliferation intense of computer virus able to corrupt the personal electronic devices (computers, cell phones, tablets) and computer systems of organizations (companies, public entities).

In August 2014, on the occasion of the IV Latin America Summit of Security Analysts of the Kaspersky Russian Company carried out in Colombia, Dimitri Bestuzhev, direc-

tor of research and analysis of that company in Latin America, revealed that every second are created more than three computer viruses, four times more than the two previous years. It may be noted that in 1994 was produced a new virus every hour, time period that in 2006 was reduced to one minute.

According to the specialist, in the first three months of 2014 were counteracted 28 million of cyber-attacks and infection attempts in computers and mobile devices in Latin America, being the most affected Brazil, Mexico and Peru, countries where cyber criminals are copying methods developed by hackers from Eastern Europe to infiltrate banking transactions and steal money from users.

At global level, Martin Roesch, vice-president and chief architect of Cisco's Security Business Group, reveals that Cisco stops an average of 320 million of cyber-attacks every day, equivalent of more than 3.700 attacks per second. Cisco also expresses that 75% of attacks takes only few minutes to start the exfiltration (military term opposed to infiltration) of data, but whose detection will take much more time. More than half of all attacks continue during months, even years, before being discovered. Whereas, it can take weeks or months so that a security breach is fully stopped and remedied.

During the last period at the time when is discovered the successful attack, the organization attacked can suffer a 'hemorrhage' of information concerning valuable intellectual property, State secrets, sensitive information about customers and employees, among other data; putting at risk its reputation, resources and valuation in the market. In 2014, the average cost of a data breach of an organization was 3.5 million of dollars, according to the Ponemon Institute of United States, and without include the professional fees for advocates.

As is known, the attacks not only are aimed at people, but also to companies.

Through the corporate cyber spying, a company uses "cyber mercenaries" against a company from the competition to get certain information: client base, marketing

rival seleccionada por una motivación netamente comercial, por lo que no es masivo. A este nivel se descarta que las únicas víctimas sean las compañías multinacionales, pues los objetivos pueden ser representantes o distribuidores de una marca de ropa o de vehículos, los cuales simplemente operan de manera local.

## La seguridad nacional

Existe otro nivel de escenario para las amenazas: la seguridad nacional. En este caso el objetivo de los ciberdelincuentes son los países. Los ataques se centran en desarmar los sistemas de defensa y ataque así como provocar caos y pérdidas de suministros a través de la inutilización de infraestructura sensible para el normal funcionamiento del comercio (nacional e internacional), el transporte y la economía en su conjunto.

Sobre este punto Gordon M. Goldstein, miembro del Programa Roger Hertog de Derecho y Seguridad Nacional en la Facultad de Derecho de la universidad de Columbia, recuerda lo sucedido a finales del año pasado con la filial de Sony en Estados Unidos. En esa fecha esta empresa sufrió un ataque informático “de dimensiones históricas” el cual provocó que toda la infraestructura de datos y comunicaciones de la compañía quedara al descubierto: contratos confidenciales, contenido creativo, correos electrónicos embarazosos, información económica reservada, acuerdos de compensación, documentos legales secretos y mucho más. Se estima que los daños totales sobrepasaron los 100 millones de dólares.

Según Goldstein el propósito del ataque no era el robo de secretos profesionales ni el espionaje industrial convencional. Al parecer el objetivo real era vengarse de la intención de Sony de distribuir la película “The Interview”, una comedia de humor grosero en la que se ridiculiza al líder supremo de Corea del Norte, Kim Jong-un.

Lejos de ser algo anecdótico, este hecho resume de forma ligera la situación al que puede llegar alguien que pretenda realizar una acción de origen y consecuencias globales. A este nivel, los protagonistas principales son solo algunos países, tales como Estados Unidos, Europa, China, Japón, Corea, entre otros. Aunque

son pocos, sin embargo, los potenciales efectos de cualquier conflagración cibernética entre estos, sería de implicancias catastróficas para todo el mundo.

Las motivaciones de la trama de esta nueva era de seguridad cibernética pueden ser confusas dada la intervención de factores políticos, económicos o religiosos. Una interesante interpretación de esto ha sido lograda recientemente por el periodista estadounidense Shane Harris (especializado en temas de inteligencia y seguridad nacional) a través de su libro “@ War: The Rise of the Military-Internet Complex” (En guerra: el ascenso del complejo militar de Internet) lanzado en noviembre del 2014, donde señala que en los próximos cinco años el Departamento de Defensa estadounidense gastará 26 mil millones de dólares en tecnología de ataque y defensa en la web, reflejo de la nueva etapa de seguridad internacional en la que los ataques cibernéticos serán más letales y ubicuos.

Según el libro, Estados Unidos, principal país atacado por el terrorismo internacional, juega un papel curioso: impulsa el desarrollo de herramientas como TOR (The Onion Router), y al mismo tiempo las combate. TOR es un sistema de

plans, balances, data in terms of I + D (investigation and development), etc. The objective is harm a rival business selected by a purely commercial motivation, therefore is not massive. At this level, it is ruled out that the only victims are multinational companies, because the objectives can be representatives or distributors of a clothing brand or vehicles, which simply proceed locally.

## National security

There is another scenario for the threats: the national security. In this case, the objective of cyber offenders is the countries. The attacks are focused in disarm the defense and attack systems, as well as cause chaos and loss of supplies through the deactivation of sensitive infrastructure for the normal functioning of trade (national and international), transport and economy as a whole.

On this point, Gordon M. Goldstein, member of the Program Roger Hertog of Law and National Security in the Faculty of Law at Columbia University, remembered what happened at the end of 2014 with the Sony subsidiary in the United States. At that time, this company suffered a cyber-attack of “historic dimensions”, which caused that all data infrastructure and communications of the company is exposed: Confidential contracts, creative content, embarrassing emails, confidential economic data, compensation agreements, secret legal documents and much more. It is estimated that total damages exceeded 100 million dollars.

According to Goldstein, the purpose of the attack was not the robbery of professional secrets, neither the conventional industrial espionage. Apparently, the actual objective was revenge on the intention of Sony of distributing the film “The Interview”, a comedy of vulgar humor where Kim Jong-un, supreme leader of North Korea, is ridiculed.

Rather than being something anecdotal, this fact sums up slightly the situation of someone who pretends to carry out an action with global consequences. At this level, the main protagonists are only some countries, such as: United States, Europe, China, Japan, Korea, among others. Although they are few, the potential effects of any cyber conflagration between them would be of catastrophic consequences for everyone.

The motivations of this new era of cyber security can be confusing given the intervention of political, economic and religious factors. An interesting interpretation of this fact, has been recently achieved by the American journalist Shane Harris (specialized in Intelligence issues and national security) through his book “@ War: The Rise of the Military-Internet Complex”, launched in November 2014, which it is noted that in the next five years, the U.S. Department of Defense will spend 26 billion dollars in attack and defense technology on the web, reflection of the new phase of international security where cyber-attacks will be more fatal and ubiquitous.

enrutamiento en red que permite a los usuarios conectarse a internet de forma anónima mediante un sistema de miles de puntos de transmisión que encaminan el tráfico a través de capas y más capas de encriptación. Este programa puede ser descargado gratuitamente.


Harris afirma que "Cualquiera puede usar TOR: narcotraficantes, consumidores de pornografía infantil, piratas informáticos, terroristas y espías, todos los cuales han descubierto una forma viable de mantener el anonimato en la red y eludir a las fuerzas de la ley y los servicios de inteligencia". Lo curioso es que este programa fue creado en el 2002 en el Laboratorio de Investigaciones Navales de Estados Unidos y es empleado por disidentes políticos y defensores de la democracia en todo el mundo para garantizar la libertad de expresión y comunicaciones a pesar del control de regímenes políticos represivos.

Según el autor "en los últimos años, el Departamento de Estado ha dado millones de dólares para extender TOR y ha facilitado su uso por parte de activistas y disidentes en otros países: por ejemplo, los rebeldes en Siria que buscan derrocar al dictador Bachar El Asad". Esta es la paradoja: "Estados Unidos practica dos políticas directamente contradictorias: está intentando sostener TOR y, al mismo tiempo, desmantelarlo".

Por otro lado, la afirmación del gobierno de Obama de que el FBI está muy seguro de que el ataque a Sony se originó en Corea del Norte, contrasta con la complejidad habitual de lo que el mundo de la ciberseguridad denomina el "problema de la atribución"; es decir, la dificultad de asignar la responsabilidad certera de un ataque informático. Un problema que resulta particularmente complicado en el caso de China, pues Harris afirma que el ejército estadounidense tiene acceso a una base de datos en la que figuran archivos de los piratas identificados en China, con detalles sobre "qué tipos de software malicioso le gusta utilizar a cada hacker, qué sistemas suele atacar y dónde se cree que opera". No obstante,

ese grupo de ciberpiratas, que, según Harris, está formada por un mínimo de 20.000 personas, sigue siendo secreta.

De hecho, según el periodista estadounidense la perspectiva de una inseguridad prolongada e intensa debido a las amenazas procedentes del ciberespacio va a inquietar al sector público y al privado por igual durante el próximo decenio.

El mercado mundial actual de productos y servicios de seguridad informática representa alrededor de 67.000 millones de dólares. Es probable que esto haya aumentado desde el ataque a Sony y que siga creciendo a medida que continúan los ataques a grandes empresas, como sucedió con Target y JP Morgan. Según Joseph Demarest, Director Adjunto de la división cibernética del FBI, que hace poco declaró ante la Comisión de Banca del Senado estadounidense, el 90% de las empresas serían tan vulnerables como lo fue Sony ante su ataque. Si esto es verdad, la cosa recién empieza, dicen los especialistas. 

According to the book, the United States, main country attacked by international terrorism, plays a curious role: promotes the development of tools as TOR (The Onion Router), and battle them at the same time. TOR is a system of network routing which allows to users the connection to the Internet anonymously through a system of thousands of transmission sites that route the traffic through encryption layers. This program can be downloaded for free.


Harris states that "anyone can use TOR: drug traffickers, consumers of child pornography, hackers, terrorists and spies, all of which have discovered a viable way to maintain the anonymity on the network and evade the force of law and intelligence services". What is curious is that this program was created in 2002 in the United States Naval Research Laboratory and is used by political dissidents and defenders of democracy around the world to guarantee the freedom of expression and communi-

cations despite the control of repressive political systems.

According to the author "in the last years, the State Department has given millions of dollars to extend TOR and has facilitated its use on the part of activists and dissidents in other countries: e.g., the rebels in Syria who are seeking to overthrow the dictator Bachar El Asad". This is the paradox: "United States directly practices two contradictory policies: tries to hold TOR and dismantle it at the same time".

On the other hand, the statement of Obama's government that FBI is quite sure that the attack to Sony was originated in North Korea, contrasts with the usual complexity about what the cyber security world calls "the attribution problem", i.e., the difficulty to assign the accurate responsibility of a cyber-attack. One problem that is particularly complicated is in the case of China, because Harris affirms that U.S. Army has access to a database where there are files of hackers identified in China, with details about "what kind of malicious software is used by each hacker, what systems they usually attack and where could he or she operate". However, according to Harris, that group of hackers, made up of a minimum of 20.000 people continues being secret.

Indeed, according to the American journalist, the perspective of an extended and intense insecurity, due to threats from the cyberspace, will worry the public and private sector equally during the next decade.

The current global market of products and services of computer security represents around 67.000 million dollars. It is likely that this figure has increased from the attack to Sony and possibly keeps growing as continues the attacks to big companies, as in the case of Target and JP Morgan. According to Joseph Demarest, assistant director of FBI cyber division, who recently declared before the Banking Commission of U.S. Senate, 90% of companies would be as vulnerable as Sony before the attack. If this is true, this is just the beginning, according to the specialists. 

Fuente / Source: World Economic Forum / El País / Kaspersky / Cisco / Shane Harris portal





# La ciberseguridad y los empleados

## CYBER SECURITY AND EMPLOYEES

El elemento humano es clave para el funcionamiento de los sistemas de seguridad establecidos donde la ciberseguridad no es una excepción. ¿Los riesgos se generan por acción u omisión? Un estudio de Cisco nos brinda indicadores básicos que podrían servir a nuestras empresas para delinear su política interna.

The human factor is essential for the functioning of established security systems, where cyber security is not an exception. Risks are generated by action or omission? A Cisco survey gives us core indicators that could help our companies to lay out their domestic policy.

El estudio de seguridad de Cisco, cuyos resultados fueron publicados en octubre del 2014, se basa en encuestas a 12.048 trabajadores de trece países de la zona EMEAR (siglas en Inglés de Europa, Oriente Medio y África y Rusia). Las empresas encuestadas fueron básicamente de entre 20 y 500 trabajadores y de sectores diversos como servicios, tecnología, fabricación, comercio minorista, sector público, financiero, farmacéutico, formación, entre otros.

El contenido de las encuestas estuvo referido al comportamiento de los trabajadores frente a la ciberseguridad tanto en la empresa como en el hogar, enfocándose especialmente en “el nivel de adherencia a las políticas de seguridad corporativas y en el conocimiento o desconocimiento de las principales amenazas”.

Entre las principales conclusiones generales figuran: la mayor amenaza interna para las organizaciones es consecuencia de la relaja-

ción de los empleados; las políticas de seguridad tampoco tienen el rigor necesario; así como la mayoría de los trabajadores consultados no son conscientes de las amenazas de seguridad más conocidas.

De modo particular, la filial de Cisco en España difundió los resultados del estudio correspondiente

The Cisco's safety study, whose results were published in October 2014, is based on surveys to 12.048 workers of thirteen countries of EMEAR zone (acronym of Europe, Middle East, Africa and Russia). The surveyed companies were basically between 20 and 500 workers and from various sectors as services, technology, manufacturing, retail trade, public sector, financial, pharmaceutical, training, among others.

The surveys' content was referred to worker behavior toward cyber security, both at company and at home, especially focusing in

“level of adherence towards corporate security policies and in the knowledge or ignorance of main threats”.

Among general main conclusions there are: the internal biggest threat for organizations is consequence of relaxation of employees; the security policies neither have the necessary rigor; as well as the majority of consulted workers are unaware of the best known security threats.

Particularly, the Cisco's subsidiary in Spain disseminated the results of the study corresponding to this country, where more than one thousand employees were surveyed. According to the company, there are two key conclusions:

On the one hand, the behavior of workers is a weak link in the chain of cyber security, becoming a growing source of risks mostly due to the lack of awareness and ignorance than malevolence. The employees expect that safety me-

a este país, donde se encuestó a más de mil empleados. Según la compañía se desprende dos conclusiones fundamentales.

Por un lado, el comportamiento de los trabajadores constituye un débil eslabón en la cadena de ciberseguridad, convirtiéndose en una creciente fuente de riesgos que se debe más a la falta de conciencia y al desconocimiento que a la malevolencia. Los empleados esperan que los mecanismos de seguridad implementados por la empresa se ocupen de todo, y tampoco son conscientes del verdadero peligro de las amenazas.

Por otro lado, un creciente número de empleados considera que las políticas de seguridad están frenando la innovación y la colaboración, complicando el correcto desempeño de sus tareas; y, como consecuencia, algunos trabajadores deciden saltarse dichas políticas de seguridad.

## Principales riesgos

Los trabajadores identifican su propio comportamiento como el segundo mayor riesgo para la seguridad de los datos corporativos (48% de los encuestados), únicamente precedido por la actividad de los hackers (52%). Esto guarda relación con el hecho de que los empleados consultados utilizan la red corporativa para realizar transacciones personales, como gestiones de sus cuentas bancarias (86%), compras on line (69%), reservas de viajes (54%) o redes sociales (43%).

De acuerdo a Eutimio Fernández, Director de Seguridad en Cisco España, "el estudio confirma los complejos retos de seguridad TI (tecnología de la información) a los que se enfrentan las organizaciones. Aunque la mayoría de trabajadores reconoce que la amenaza de los cibercriminales es real y requiere una defensa continua, el usuario es el eslabón más débil de la cadena y está incrementando los riesgos para las empresas españolas. Un trabajador que confía ciegamente en los mecanismos de seguridad, facilita distintas puertas de entrada hacia los datos corporativos confidenciales".

## Falta de conciencia y desconocimiento

Para el estudio la mayor amenaza interna para las organizaciones es consecuencia de la relajación de los empleados, quienes asumen que la empresa protegerá sus actividades on line. Para el 39% de los trabajadores encuestados los mecanismos de seguridad implementados deberían protegerlos frente a cualquier riesgo, mientras que menos de la mitad (el 45%) cree que mantener a salvo los datos personales y corporativos es también su responsabilidad. Además, el 58% de los trabajadores se sienten tan

chanisms implemented by the company take care of everything, and are not aware of the real danger of the threats.

On the other hand, a growing number of employees consider that security policies are holding back the innovation and collaboration, complicating the proper performance of their tasks; and consequently, some workers decide to ignore those security policies.

## Main risks

The workers identify their own behavior as the second higher risk for security of corporate data (48 % of respondents), only preceded by the activity of hackers (52 %). These relates to the fact that the consulted employees use corporate network to carry out personal transactions, as manage their banking accounts (86 %), online shopping (69 %), travel bookings (54 %) or social networks (43 %).

According to Eutimio Fernandez, Director of Security at Cisco Spain, "the study confirms the complex challenges of IT security (information technology) faced by organizations. Although the majority of workers recognize that threat by cyber criminals is real and require a continuous defense, the user is the weakest link of the chain and is increasing the risks for Spanish companies.

"Los ciberdelincuentes modernos cuentan normalmente con objetivos empresariales delimitados a la hora de poner en marcha las explotaciones de vulnerabilidades. Saben qué información buscan o qué resultados desean conseguir, y conocen las medidas que deben adoptar para lograr estos objetivos. Estos adversarios dedicarán un tiempo considerable a investigar sus objetivos, con frecuencia por medio de información disponible públicamente en redes sociales, y a planificar sus objetivos de forma estratégica."

"The modern cyber offenders normally have delimited business objectives at the time of initiate the exploitation of vulnerabilities. They know what information are looking for or what results want to obtain, and they know what measures must be adopted to get these objectives. These opponents will dedicate a considerable time to research their objectives, frequently by publicly available information in social networks, and plan their objectives strategically."

Fuente Source: Informe anual de seguridad de Cisco 2014

A worker, who blindly relies on the safety mechanisms, facilitates different entry points toward confidential corporate data".

## Lack of awareness and ignorance

For the study, the internal biggest threat for organizations is consequence of the relaxation of employees, who assume that the company protects their online activities. For 39 % of surveyed workers, the implemented safety mechanisms should protect them

## Perfil de comportamiento

Como parte del estudio, Cisco ha identificado cuatro perfiles diferentes de comportamiento frente a la ciberseguridad en España, lo que podría servir como base para establecer estrategias basadas en el comportamiento de los trabajadores.

- **Conscientes de las amenazas:** empleados conscientes de los riesgos de seguridad y que intentan mantenerse seguros on line rigurosamente.
- **Bien intencionados:** trabajadores que tratan de cumplir las políticas de seguridad pero no lo hacen con constancia.
- **Con falta de conciencia:** estos esperan que la empresa se ocupe completamente del entramado de seguridad y no asumen ninguna responsabilidad personal para proteger los datos corporativos.
- **Apáticos y escépticos:** creen que las amenazas a la ciberseguridad están sobreestimadas y que los mecanismos implementados inhiben su rendimiento, saltándose las políticas como consecuencia.

## Behavioral profile

As part of the study, Cisco has identified four different behavioral profiles before the cyber security in Spain, what could serve as a basis to set strategies based on workers behavior.

- **Aware of threats:** employees aware of security risks and who try to stay safe online rigorously.
- **Well-meaning:** workers who try to fulfill the security policies, but they don't make them constantly.
- **Lack of awareness:** these expect that company completely take care of the network security, and they don't assume any personal responsibility to protect the corporate data.
- **Apathetic and skeptics:** they believe that threats to the cyber security are overestimated and that implemented mechanisms inhibit their performance, ignoring the policies as a result.

ajenos al verdadero alcance de las amenazas, que piensa que su comportamiento tiene un impacto de mínimo a moderado en la seguridad.

Respecto a las políticas de seguridad, estas parecen no tener el rigor necesario. Mientras el 58% de los empleados cree que su compañía cuenta con una política de seguridad que regula las conexiones, el 24% lo niega y casi dos de cada diez (18%) no saben si existe. La mitad de los consultados afirma que dicha política no les afecta en su trabajo, y un 41% sólo se da cuenta de que existe cuando los mecanismos de seguridad evitan que realicen alguna acción.

Como resultado, cuatro de cada diez encuestados admiten un escaso o moderado respaldo a las políticas de seguridad implementadas, aunque el 23% dice ser más riguroso con la seguridad en el trabajo que en casa (17%). Además, sorprendentemente el 77% de los trabajadores consultados no son conscientes de las amenazas de seguridad más conocidas (brechas de seguridad), como el Heartbleed. Así, el 40% no ha cambiado su actitud tras haber sido afectados por una brecha de seguridad y el 43% admite que aún no utiliza distintas contraseñas para cada sitio o aplicación.

Finalmente, el Director de Seguridad de Cisco España, expresa lo que sería la enseñanza de esta iniciativa: "Aunque la mayor información y educación de los usuarios ayudaría, no es suficiente para superar la cultura de relajación ante las políticas de seguridad que revela el estudio. Mientras los empleados sigan creyendo que la seguridad TI dificulta su trabajo o no sean conscientes de los riesgos que implica su comportamiento, los responsables de TI deberán establecer políticas de seguridad más centradas en el perfil de los usuarios para tratar de evitar la pérdida de datos corporativos y sus costosas consecuencias".

against any risk, while less than half (45 %) believes that safeguard the personal and corporate data is responsibility of the company too. Furthermore, 58 % of workers feel so extraneous to the true extent of threats, who thinks that their behavior has a minimal or moderate impact in the security.

Regarding security policies, these seem not to have the necessary rigor. While 58 % of employees thinks that their company has a security policy that regulates the connections, 24 % denies it and almost two in ten (18 %) don't know its existence. Half of consulted people affirm that this policy doesn't affect their job, and 41% realizes its existence when safety mechanisms avoid holding any action.

As a result, four in ten respondents admit a little or moderate support to the implemented security policies, although 23 % claims to be more rigorous with security at work, than at home (17 %). Furthermore, amazingly 77 % of consulted workers are unaware of the security threats, better known as security holes, as Heartbleed.

In this way, 40 % has not changed his or her attitude after being affected for a security hole and 43 % acknowledges that have not yet used different passwords for each site or app.

Finally, the Director of Security of Cisco Spain, expresses what would be the teaching of this initiative: "Although more information and education of users would help, it is not enough to overcome the relaxation culture before security policies that the study reveals. While the employees keep believing that IT security complicates their job or are not aware of the risks of their behavior, the IT managers must set security policies more focused in user profiles in order to prevent the loss of corporate data and its expensive consequences".

Fuente Source: Cisco / Forbes



# Panorama del transporte aéreo de carga

## AIR CARGO TRANSPORT OUTLOOK

El mundo reconoce que la seguridad de la carga aérea tiene importancia crítica, tanto por su impacto en la economía global y en la capacidad de asegurar la integridad del sistema de aviación comercial en general. En este campo, Estados Unidos y la Unión Europea lideran los cambios normativos dirigidos a implementar un sistema de controles y requerimientos en la industria que conduzcan a maximizar los niveles de seguridad en el comercio aéreo internacional.

John S. Pistole, Jefe del DHS (Departamento de Seguridad Nacional de Estados Unidos) señaló en octubre del 2014 durante el International Air Cargo Forum and Exhibition de TIACA (The International Air Cargo Association) realizado en Corea del Sur, que la agencia TSA (Transportation Security Administration de EE. UU.) a través de su estrategia RBS (Risk – Based Security) ha incluido 25 cambios de política en los últimos tres años.

Como resultado, el sector de carga aérea de EE. UU. tiene actualmente tres iniciativas de seguridad: National Cargo Security Program (NCSP), el nuevo National Explosives Detection Canine Security Program (K9SP), y Air Cargo Advanced Screening (ACAS). De estos, el ACAS (Control Avanzado de Carga Aérea) es el que compromete directamente a las empresas cargueras para un análisis de riesgos de seguridad antes de la salida de aeronaves con destino a EE. UU. Como se recuerda, este programa se inició justo después del intento de en-

vío en octubre del 2010, desde Yemen, de explosivos ocultos en cartuchos de tinta y se llevó a cabo inicialmente con empresas de transporte urgente integradas.

Para su implementación definitiva, desde el 2012 el programa ACAS se encuentra en nivel piloto y viene siendo postergado reiteradamente. En julio del 2014 ha sido extendido hasta el 26 de julio de 2015 con la finalidad de que participen más empresas de transporte de pasajeros que transportan carga, agencias de transporte y expedidores de carga.

Por su parte, la Unión Europea (UE) también cuenta con un programa piloto voluntario similar al ACAS estadounidense.

The world recognizes that security of air cargo has crucial importance, both for its impact in the global economy and in the capacity to ensure the integrity of the commercial aviation system generally. In this field, United States and the European Union lead the regulatory changes, aimed at implementing a system of controls and requirements in the industry that lead to maximize the security levels in international air trade.

John S. Pistole, head of DHS (U.S. Department of Homeland Security) noted in October 2014, during the International Air Cargo Forum and Exhibition of TIACA (The International Air Cargo Association) carried out in South Korea, that TSA agency (U.S.

Transportation Security Administration) through its RBS strategy (Risk – Based Security) has included 25 policy changes in the last three years.

As result, the U.S. air cargo sector currently has three security initiatives: National Cargo Security Program (NCSP), the new National Explosives Detection Canine Security Program (K9SP), and Air Cargo Advanced Screening (ACAS). From these, ACAS (Airborne Collision Avoidance System) is the one that directly implicate freight companies for a security risk analysis before the departure of aircrafts to USA. As recalled, this program started right after the shipping attempt in October 2010, from Yemen, with hidden explosives in printer cartridges and was initially carried out with integrated transport companies.

For its final implementation, from 2012 the ACAS program is at pilot level and it has been postponed repeatedly. In July 2014 has been extended until 26 July 2015 for the purpose of participating passenger transport companies which transport cargo, shipping agencies and cargo shippers.

For its part, the European Union (EU) also has a voluntary pilot program similar to American ACAS. Before, until February 2012, the security requirements for air cargo and mail only were applicable for air cargo and mail loaded in airplanes and airports located within the European Union. From 1 February 2012 are required additional regulations to the airline companies, which

Antes, hasta febrero del 2012, los requerimientos de seguridad para la carga aérea y correo sólo eran aplicables para la carga aérea y correo cargados en aviones en aeropuertos situados dentro de la Unión Europea. Desde el 01 de febrero del 2012 se requieren normas adicionales a las compañías aéreas que transportan carga y correo a la UE desde aeropuertos fuera de la UE para garantizar las normas de seguridad antes del embarque. Actualmente, desde el 01 de julio del 2014, se aplican otras normas a las compañías aéreas individuales no a Estados extranjeros.

Estas normas corresponden al programa ACC3 (Air Cargo and Mail Carrier Operating into the Union from a Third Country Airport, o Transportista de carga y correo aéreo operando en la Unión Europea desde un aeropuerto de un tercer país). Este programa ACC3 está vigente desde el 01 de febrero del 2012 y requiere que las compañías aéreas que desean llevar carga o correo a la UE deben solicitar el estatus ACC3 a un Estado miembro de la UE. La designación se basa en una cadena de suministro seguro en el que la compañía aérea es el último eslabón. Todas las empresas con estatus ACC3 son incluidas en una base de datos de la UE.

Después del periodo transitorio que finalizó el 01 de julio del 2014 la cadena de suministro seguro tendrá que ser verificado y validado por la seguridad aérea de la UE. Una vez que la compañía sea validada, este se convierte en un Third Country Regulated Agent (RA3) o un Third Country Known Consignor (KC3), dependiendo de la naturaleza de su negocio.

### El sector aéreo en el Perú

El sector aéreo comercial peruano se encuentra en un interesante proceso de mejora infraestructural llevado a cabo principalmente por las tres empresas concesionarias que existen actualmente. Esta situación ofrece alentadoras posibilidades de que los aeropuertos a nivel nacional tengan instalaciones adecuadas para los viajeros y estén

equipadas con tecnología acorde al nivel de seguridad logística que requieran nuestras exportaciones.

En este sentido, José Gallardo, Ministro de Transportes y Comunicaciones, ha señalado recientemente en una entrevista al diario Gestión que la concesionaria Aeropuertos del Perú (ADP) invertirá 1.200 millones de dólares en este tema. El alto funcionario ha señalado que “después de haber mejorado las pistas de los terminales y demás obras, el 2015 corresponde hacer una revisión de los planes maestros de cada aeropuerto”.

Ello significa que “lo que toca actualmente es realizar una rehabilitación integral de los terminales. Un ejemplo de lo que va a venir para la concesión del grupo de aeropuertos es lo ocurrido con el de Pisco, cuyas obras se han adelantado, y que debe entregarse en mayo e inaugurarse en junio próximo” ha declarado el ministro. Además, añadió, “Vamos a avanzar rápido en las pistas de aterrizaje para los aeropuertos de Chiclayo y Piura, (...); la idea es que al final del presente 2015 es-

transport cargo and mail to EU from airports out of EU, in order to guarantee the safety regulations before the shipment. Nowadays, from 1 July 2014, other regulations are applied to particular airline companies, not at foreign States.

These regulations correspond to the ACC3 program (Air Cargo and Mail Carrier Operating into the Union from a Third Country Airport). This ACC3 program is valid from 1 February 2012 and requires that the airline companies which wish carry cargo or mail to the EU must request the ACC3 status to a member state of the EU. The appointment is based on a safe supply chain where the airline company is the last link. All companies with ACC3 status are included in a database from EU.

After the transition period that ended 1 July 2014, the safe supply chain will have to be verified and validated on the part of the air safety from EU. Once the company is validated, this beco-

mes in a Third Country Regulated Agent (RA3) or a Third Country Known Consignor (KC3), depending on the nature of its business.

### The airline industry in Peru

The Peruvian commercial airline industry is in an interesting improvement infrastructural process carried out mainly by the three concessionaire companies that currently exist. This situation offers encouraging possibilities so that nationally airports have proper facilities for travellers and are equipped with technology in accordance with the level of logistics security that our exports require.

In this regard, Jose Gallardo, Minister of Transport and Communications, recently pointed out in an interview for the Gestión newspaper that the concessionaire Airports from Peru (ADP, by its initials in Spanish) will invest 1.200 million dollars in this subject. The high official pointed out that “after have improved the tracks of terminals and other works, in 2015 it is necessary to make a review of the master plans of each airport”.

This means that “the challenge now is carry out an integral restoration of the terminals. An example of what is coming regarding concession of the airports group is what happened in Pisco, whose works have been hurried up and must be delivered in May and inaugurated next June” declared the Minister. Also, he added, “we are going to move forward quickly in the airstrips for Chiclayo and Piura airports (...); the idea is that at the end of 2015 we are in construction phase and finish it in 2016”. As recalled, ADP has the awarding of 12 airports (Anta, Cajamarca, Chachapoyas, Chiclayo, Iquitos, Pisco, Piura, Pucallpa, Talara, Tarapoto, Tumbes and Trujillo).

For its part, Andean Airports from Peru (AAP, by its initials in Spanish), company that in 2010 won the tender of six airports (Andahuaylas, Arequipa, Juliaca, Tacna, Ayacucho, Puerto Maldonado) is doing its part. In October of last year, AAP made public the

temos en fase de obra y que en el 2016 se terminen". Como se recuerda ADP tiene la adjudicación de 12 aeropuertos (Anta, Cajamarca, Chachapoyas, Chiclayo, Iquitos, Pisco, Piura, Pucallpa, Tarma, Tarapoto, Tumbes y Trujillo).

Por su parte, Aeropuertos Andinos del Perú (AAP), empresa que ganó en el 2010 la licitación de seis aeropuertos (Andahuaylas, Arequipa, Juliaca, Tacna, Ayacucho y Puerto Maldonado), viene haciendo lo propio. En octubre del año pasado AAP hizo público el remodelado aeropuerto de Ayacucho el cual demandó una inversión de 35 millones de soles. Los pavimentos de la pista de esta infraestructura fueron rehabilitados y las instalaciones del terminal fueron mejoradas con nuevo equipamiento. Ahora, podrá recibir aviones de hasta 150 pasajeros (antes el límite era para 50 pasajeros).

El mes anterior esta concesionaria también presentó las mejoras hechas en el aeropuerto de Tacna donde invirtió más de 50 millones de soles. Las mejoras fueron en aspectos similares que el aeropuerto de Ayacucho. Dado que esta empresa tiene la concesión del paquete de aeropuertos del sur del país, su objetivo es convertir a Arequipa en un hub aéreo de dicha zona. Actualmente, Arequipa ya está interconectada con las principales ciudades del sur, incluidas Tacna y Puerto Maldonado (a través de Cusco).

Por su lado, ese mismo mes la concesionaria Lima Airport Partners S.R.L. (LAP), operador del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCh), anunció haber elegido a Arcadis como responsable del diseño e ingeniería de los planes de ampliación del principal aeropuerto del país. Como se recuerda, LAP recibió en el 2013, por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, casi un millón de m<sup>2</sup> de terrenos para la ampliación que incluye la construcción de una segunda pista, un mayor número de puestos de estacionamiento para aeronaves, calles de rodaje, el nuevo terminal y accesos adicionales al aeropuerto, entre

otras facilidades. La inversión será de aproximadamente 950 millones de dólares.

Mientras tanto, aunque las cifras totales correspondientes al año 2014 aún no son publicadas por las autoridades ni concesionarios aeroportuarios, la aerolínea LATAM Airlines, conformada por la chilena LAN y la brasileña TAM, dio a conocer a inicios del presente año cifras positivas para el flujo de pasajeros (6,2%) en sus operaciones en el sector de habla hispana que incluye a Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay y Perú. Sin embargo, la empresa ha revelado también que el tráfico de carga registró una caída del 3,3% debido a "la debilidad en las importaciones hacia Latinoamérica".

En el Perú, según el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (Mincetur), las importaciones en dicho año sumaron 42.191 millones de dólares, 2,5% menos frente al 2013. Las exportaciones también retrocedieron en más de 9% registrando un valor de 38.252 millones de dólares. Valga señalar, sin embargo, que las exportaciones de productos no tradicionales tuvieron un buen desempeño registrando 11.618 millones de dólares como resultado de un aumento de 5,8% respecto al 2013. Como se sabe, este tipo de productos, particularmente los agropecuarios, son los que mayormente se exporta por vía aérea. ■

remodeled airport of Ayacucho, which required an investment of 35 million soles. The pavements of tracks of this infrastructure were rehabilitated and the terminal facilities were improved with new equipment. Now, will be able to receive airplanes of up to 150 passengers (Previously, the limit was for 50 passengers).

The last month, this concessionaire also presented the improvements made at Tacna airport where it invested more than 50 million soles. The improvements were in similar aspects to Ayacucho airport. Given that this company has the concession of the package of airports from south of country, its purpose is convert Arequipa in an air hub of that area. Nowadays,

Arequipa already is interconnected to main southern cities, included Tacna and Puerto Maldonado (through Cusco).

For its part, that same month, the Lima Airport Partners S.R.L. concessionaire (LAP), the operator of Jorge Chavez International Airport (AIJCh, by its initials in Spanish), announced the election of Arcadis as responsible of design and engineering of the expansion plans of the main airport of the country. As recalled, LAP received in 2013, on the part of the Ministry of Transport and Communications, almost one million square meters of lands for the expansion that includes the construction of a second runway, a larger number of parking places for airplanes, taxiways, the new terminal and additional accesses to the airport, among other advantages. The investment will be of approximately 950 million dollars.

Meanwhile, although the total figures for the year 2014 have not yet been published by authorities neither airport concessionaires; The LATAM Airlines, made up of Chilean LAN and Brazilian TAM made known since the beginning of this year positive figures for passenger flow (6.2 %) in its operations in the Spanish-speaking sector that includes Argentina, Brazil, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay and Peru. However, the company has also revealed that cargo traffic registered a fall of 3.3 % due to "weakness regarding imports towards Latin America".

In Peru, according to the Ministry of Foreign Trade and Tourism (Mincetur, by its initials in Spanish), imports in that year totaled 42.191 million dollars, 2.5 % less than 2013. Exports also declined more than 9 %, registering a value of 38.252 million dollars. However, it should be pointed out that the exports of non-traditional products had a good performance, registering 11.618 million dollars as result of an increase of 5.8 % regarding 2013. As is known, this kind of products, especially the agricultural, are those which mostly are exported by air. ■

Fuente Source: IATA / Latam / LAP / AAP / ADP / TIACA



# El sector de mensajería y paquetería

## COURIER AND PARCEL SECTOR

Para muchos, este sector podría considerarse como el resultado de la evolución de dos sectores de transporte tradicionales: el sector postal y el sector del transporte por carretera. Esta evolución vendría originada, en parte, por la necesidad de los operadores postales y de transporte de adaptarse a una demanda creciente de servicios personalizados y de valor agregado. La oferta del sector de la mensajería y paquetería la forman principalmente los envíos urgentes, con compromiso de entrega en un plazo determinado, y los envíos de paquetería, ambos caracterizados por pesos menores de los objetos o mercancías involucrados.

A nivel global, es necesario señalar el importante cambio que este sector está viviendo actualmente motivado básicamente por el avance del comercio electrónico, el cual sigue creciendo imparablemente. En este escenario, las empresas oferentes de este servicio están desarrollando, sin excepción, servicios específicos para atender eficientemente la creciente demanda de compras por vía electrónica, incluyendo, según el tamaño de la empresa, plataformas de venta y soluciones para la gestión de devoluciones de productos, lo que es conocido como logística inversa. A la par, las soluciones para la entrega también son campo de rápido

desarrollo, incluyendo entregas en domingos y usando, ahora en fase experimental, drones para la entrega final.

Los grandes jugadores en este mercado de entregas rápidas son los denominados “integradores”, quienes se caracterizan por disponer pleno control operativo de la logística de los envíos postales y de paquetería, de origen a destino, incluido el transporte aéreo. Ejemplos de empresas integradoras son: UPS, TNT, DHL y FedEx.

### Mercado nacional

En países como el nuestro este mercado también tiene como los grandes protagonistas a las empresas integradoras menciona-

For many people, this sector could be considered as the result of the development of two traditional transport sectors: postal sector and road transport sector. Partly, this development would come caused by the necessity of postal and transport operators to adapt to an increasing demand of personalized and value-added services. The offer of courier and parcel sector is formed mainly by express shipments, with delivery commitment within a deadline, and parcel shipments, both characterized by weight lower than objects or involved goods.

At global level, it is necessary to point out the important change that this sector is currently living, basically motivated by the progress of e-commerce, which is growing incessantly.

In this context, the provider companies of this service are developing, without exception, specific services to serve efficiently the increasing demand of online shopping, including — depending on the size of the company — platforms of sales and solutions for the product return management, what is known as inverse logistics. At the same time, the solutions for delivery are also fields of rapid development, including deliveries on Sundays, and using — now at experimental stage — drones for final delivery.

The great players in this market of rapid deliveries are the so-called “integrators”, who are characterized by dispose of full operational control of the logistics of postal and parcel shipments, from origin to destination, included the air transport. Examples of integrator companies are: UPS, TNT, DHL and FedEx.

### National market

In countries like ours, this market also has to the integrator companies above-mentioned as major protagonists, which operate directly or indirectly through

dos, los cuales operan directa o indirectamente a través de compañías franquicias.

La actividad de mensajería y paquetería en el Perú está reconocida en la legislación aduanera como “servicio postal”, según la Ley General de Aduanas aprobada por Decreto Legislativo N° 1053 en octubre del 2010. De acuerdo al reglamento (D. S. N° 244-2013-EF) de esta norma, debe considerarse las definiciones que precisan la aplicación del régimen aduanero especial de Tráfico de Envíos o Paquetes Postales transportados por el Servicio Postal, señalado en el inciso b) del Artículo 98° de la Ley General de Aduanas. Entre las principales definiciones se considera:

- **Empresa de Servicios Postales:** Persona jurídica que cuenta con concesión postal otorgada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para prestar servicios postales internacionales en todas sus formas y modalidades con sujeción al Convenio Postal Universal.
- **Encomienda Postal:** Envío postal que contiene cualquier objeto, producto o materia, con o sin valor comercial, cuyo peso unitario sea mayor a dos (2) kilogramos y no exceda de cincuenta (50) kilogramos.
- **Envío Postal:** Correspondencia, pequeños paquetes, encomiendas postales, y otros calificados como tales, transportados por el servicio postal.
- **Pequeño Paquete:** Envío postal que contiene cualquier objeto, producto o materia tengan o no carácter comercial, cuyo peso unitario no excede de dos (2) kilogramos.
- **Servicio Postal:** Conjunto de actividades que realiza una empresa de servicios postales, que comprende la recepción, consolidación, transporte, desconsolidación, traslado al depósito temporal postal, almacenamiento, presentación a las autoridades aduaneras y entrega al destinatario de los envíos postales.

En el Perú la concesión del

servicio postal es autorizado por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC), el cual comprende la admisión, clasificación, despacho, transporte y entrega de envíos de correspondencias, encomiendas postales; así como de remesa postal y otros servicios calificados como postales. La persona natural o jurídica, nacional o extranjera, que obtiene la autorización se convierte en concesionario postal. Para el MTC el servicio postal consiste en el envío de cartas, tarjetas postales, impresos, cecogramas, pequeños paquetes, encomiendas postales; así como el envío de documentos valorados, remesas y otros calificados como postales por las normas pertinentes.

A pesar de su creciente importancia en la economía nacional, este mercado no ha sido objeto de acuciosos estudios de su situación, por lo menos en los últimos años. Aparentemente, uno de los pocos estudios sobre este sector fue realizado en el 2004 por encargo del MTC, el mismo que se denominó “Diagnóstico del mercado de servicios postales en el Perú”, en el cual se señala que la oferta de este servicio fue liberalizado en 1991 y las obligaciones

franchises.

The courier and parcel activity in Peru is recognized at customs legislation as “postal service”, according to General Customs Law approved by Legislative Decree N° 1053 in October 2010. According to the regulations (D. S. N° 244-2013-EF) of this rule, should be considered the definitions that specify the application of special customs regime of Shipments Traffic or Postal Packets transported by Postal Service, mentioned in the section b) of Article 98° of General Customs Law. Among main definitions are considered:

- **Postal Services Company:** Legal entity which has postal concession granted by the Ministry of Transport and Communications to provide international postal services in all its forms and methods subject to the Universal Postal Convention.
- **Parcel Post:** postal items that

contain any object, product or matter, with or without commercial value, whose unit weight is greater than two (2) kg and not more than fifty (50) kg.

- **Postal items:** mail, small packages, parcel post, and others classified as such, transported by postal service.
- **Small package:** postal items that contain any object, product or matter, with or without commercial nature, whose unit weight is not more than two (2) kg.
- **Postal Service:** series of activities carried out by a postal services company, which include the receipt, consolidation, transport, deconsolidation, and transfer to the temporary postal store, storage, presentation to customs authorities and delivery to the addressee of postal items.

In Peru, the concession of postal service is authorized by the Ministry of Transport and Communications (MTC, by its initial in Spanish), which comprises the admission, classification, dispatch, transport and delivery of items of correspondence, parcel post, as well as postal remittance and other services classified as postal. The natural or legal person, national or foreign, who obtains the authorization becomes in licensed postal operator. For MTC, postal service is based on the delivery of letters, cards, postcards, printouts, cecograms, small packages, parcel post; as well as the sending of valued documents, remittances and others classified as postal by relevant standards.

In spite of its growing importance in national economy, this market has not been subject of meticulous studies of its situation, at least in the last years. Apparently, one of the few studies about this sector was carried out in 2004 at the request of MTC, which was called “Market diagnosis of postal services in Peru”, in which is pointed out that the offer of this service was liberalized in 1991 and the obligations assumed by the Peruvian State — within the framework of the Universal Postal Convention



asumidas por el Estado peruano, en el marco del Convenio Postal Universal, son prestados a través de Serpost S.A. que compete en un mercado en el que, entonces, contaba con 47.314 licencias (concesiones) otorgadas a operadores privados.

Dicho estudio identifica también a los tipos de empresas que operaban en el 2004: Operadores Globales, que operan en el ámbito internacional, nacional y local a la vez, y representaban alrededor del 20% del total de operadores privados; Operadores Nacionales, que operan en el ámbito nacional y local y representan cerca del 30% del total de operadores; Operadores Locales, operan solo en el ámbito local y representan alrededor del 20% del total; Operadores solamente internacionales, que representarían cerca del 15% del total de operadores; Operadores solamente nacionales; que prestan servicios solamente en el ámbito nacional y representarían cerca del 15% del total de operadores; y los Operadores de transporte terrestre; que operan en el ámbito nacional, local y regional, representando alrededor del 25% del total de empresas concesionadas que operaban en estos ámbitos (nacional, regional y local).

Actualmente, de acuerdo a estadísticas del MTC, el número de concesiones postales otorgadas a diciembre del 2014 suman en total 737 empresas, de las cuales 93 corresponden al ámbito internacional, 527 al ámbito nacional, 32 al ámbito Local Lima-Callao, 6 al local provincial, y 79 a nivel regional. Asimismo, hasta agosto del 2014 existían 43 empresas que prestan servicios expreso o de entregas rápidas postales.

## El servicio expreso

Respecto al servicio expreso, las principales empresas que participan en este sector han conformado la Asociación Peruana de Empresas de Servicio Expreso (APESE), entidad que opera desde 1988. Sin embargo, al parecer, la actividad gremial no ha alcanzado un importante nivel capaz de darle a esta actividad un protagonismo cotidiano en el quehacer comercial y económico del país.

Esto podría deberse al hecho de que, en general, las empresas de servicios postales operan en un mercado altamente atomizado donde existe una fuerte competencia entre los jugadores. Estos compiten principalmente por precios, buscando operar con bajos costos y eficiencia operativa. Además, como señala el estudio del MTC, la mayoría de las empresas tratan de incluir servicios de valor agregado (impresión, ensobrado, digitalización de firmas, entre otros) como parte de su oferta, sin que ello necesariamente sea derivado al cliente.

Este sector es considerado como un elemento dinamizador del comercio exterior en la medida que gran parte de los envíos que atiende corresponde a muestras de mercadería (provenientes de los sectores textil, agrícola, químico, entre otros). Esto amerita un acercamiento más estrecho con las necesidades de las empresas participantes en este importante sector del país, compartiendo necesidades, iniciativas y preocupaciones que lleven a superar los variados problemas que enfrentan. ■

— are provided through Serpost S.A. that competes in a market, which previously had 47.314 licenses (concessions) granted to private operators.

Such study also identifies the kind of companies that operated in 2004: Global Operators, which operated at the international, national and local level at the same time, and represented around 20 % of the total of private operators; National Operators, which operate at national and local level and represent approximately 30 % of total of operators; Local Operators, only operate at local level and represent around 20 % of the total; Only international operators, that would represent approximately 15 % of total of operators; Only national operators, that provide services only at national level and would represent approximately 15 % of total of operators; and the ground transport operators, that operate at national, local and regional level, representing about 25 % of

total of licensed companies that operated in this areas (national, local and regional).

Nowadays, according to MTC statistics, the number of postal concessions granted until December 2014 results in a total of 737 companies, of which 93 correspond at international level, 527 at national level, 32 at local level Lima-Callao, 6 at local-provincial, and 79 at regional level. Likewise, until August 2014 there were 43 companies that provided express services or fast mail deliveries.


## Express service

Regarding express service, the main companies that participate in this sector have made up the Peruvian Association of Express Service Companies (APESE, by its initials in Spanish), entity that operates from 1988. However, apparently, the trade union activity has not reached an important level, able to grant to this activity a usual importance in the commercial and economic task of the country.

This could be due to the fact that, generally, the postal service companies operate in a market highly fragmented where there is a fierce competition among players. These compete mainly by prices, by seeking to operate with low costs and operating efficiency. In addition, as the MTC study points out, most of the companies try to include value-added services (printing, packaging, digitalization of signatures, among others) as part of its offer, without this necessarily being derived to customer.

This sector is considered as an invigorating element of foreign trade to the extent that great part of its deliveries corresponds to samples of goods (derived from textile, agricultural and chemical industries, among others). This deserves a closer contact with the needs of participating companies in this important sector of the country, sharing needs, initiatives and concerns that lead to overcome the diverse problems that they confront. ■

Fuente Source: MTC / SUNAT / APESE /



# “La mayor dificultad (...) es la competencia desleal del transporte informal”

“THE MAIN DIFFICULTY (...) IS THE UNFAIR COMPETITION OF INFORMAL TRANSPORT”



Para Armando Delgado Castro, Gerente de Transporte de SAVAR AGENTES DE ADUANA S.A., es difícil determinar el número de empresas que participan en el sector debido a la alta informalidad existente, la cual estima se encuentra en un 70%.

For Armando Delgado Castro, Transportation Manager of SAVAR AGENTES DE ADUANA S.A., it is difficult to determine the number of companies that participate in the sector, due to the current high-level of informality, which is in 70%.

**¿Cómo observa usted la evolución a través de los años del sector de transporte urgente (nacional e internacional) en el país?**

A través de los años las empresas de transporte formales han realizado esfuerzos considerables por mejorar sus procesos, utilizar adecuadamente la tecnología disponible en el mercado, y profesionalizando su plana administrativa y operativa.

**¿Cómo le fue a su empresa durante el año pasado?**

La desaceleración económica, como a todas las empresas peruanas, nos afectó. Sin embargo, a pesar de ello hemos crecido 20% con respecto al 2013.

**¿Cuántas empresas usted estima que participan en este sector actualmente (para servicios nacionales e internacionales formales e informales)?**

Es difícil determinar el número de empresas que participan en el sector actualmente, esto por la alta informalidad que se tiene. Sabemos

que el 70% del transporte del sector es informal.

**¿Cuáles son los principales aspectos de la problemática de este sector en la actualidad (considere estas variables: costos, capacitación, competencia desleal, impuestos, legislación, seguridad, informalidad, etc.)?**

La mayor dificultad que sigue teniendo el transporte formal es la competencia desleal del transporte informal, luego le sigue la escasez de conductores profesionales correctamente capacitados. Otra

**Throughout the years, how do you observe the development of the emergency transport sector (national and international) in the country?**

Throughout the years, the formal transport companies have carried out considerable efforts to improve their processes, have an appropriate use of the technology available on the market, and give professional status to their administrative and operative leaders.

**How well did your company perform the last year?**

The economic slowdown affected us, as well as to all Peruvian companies. However, despite this, we have grown 20% regarding 2013.

**How many companies do you think are participating in this sector at the present time (for national and international services, formal and informal)?**

It is difficult to determine the number of companies that participate in the sector at the present time, this fact due to the high level of informality that exists. We know that 70% of the transport sector is informal.

**Which are the main aspects of the problem of this sector at the present time (consider these variables: costs, training, unfair competition, taxes, legislation, security, informality, etc.)?**

The main difficulty that happens with formal transport is the unfair competition of the infor-

dificultad considerable es el congestionamiento vial que se tiene en Lima y Callao, que obstaculiza la atención a nuestros clientes en forma oportuna y a un costo razonable. Finalmente, consideramos que el incremento de los robos a las unidades de transporte en las vías de Lima y Callao afecta considerablemente a los transportistas.

**La participación de los llamados integradores globales en el transporte urgente (Fedex, UPS, etc.) es un indicador de la dinamización y modernización de este sector. ¿Existe una relación de beneficio mutuo entre estas empresas y las pequeñas compañías del sector urgente que operan en el Perú o representan una competencia demasiado fuerte?**

Estas empresas, por ser transnacionales tienen muchos años en el mercado, desarrollan buenas prácticas en operaciones y tienen un soporte tecnológico de primer nivel que puede ser una competencia fuerte; sin embargo, consideramos que esta amenaza generará que las empresas peruanas logren desarrollar un mejor nivel en sus servicios.


**¿Cuál es la política de seguridad de su compañía en relación a sus operaciones logísticas y la cadena de suministro en la que participa? ¿Cómo BASC PERÚ contribuye a la mejora de sus procesos en seguridad?**

En nuestra empresa le damos un considerable valor a la seguridad de la carga de nuestros clientes.

**“La certificación BASC nos permite estar preparados y actualizados en las buenas prácticas de seguridad en el transporte de carga terrestre...”**

**“BASC certification allows us to be prepared and updated in the good security practices regarding land cargo transport...”**

tes, por tal motivo tenemos un área de seguridad especializada y con recursos de última generación para monitorear todo el desplazamiento de nuestra flota.

La certificación BASC nos permite estar preparados y actualizados en las buenas prácticas de seguridad en el transporte de carga terrestre contra actos ilícitos, asegurando la seguridad de la carga en todas las etapas de los procesos de transporte. Esta certificación nos permite consolidar nuestra marca en el rubro logístico. 

mal transport, followed by the lack of professional drivers adequately trained. Another significant difficulty is the traffic jam that we have in Lima and Callao, which obstructs the attention to our customers in a timely manner and at a reasonable cost. Finally, we consider that the increase of robberies to transport units in the tracks of Lima and Ca-

llao significantly affects to drivers.

**The participation of the so-called global integrators in the emergency transport (Fedex, UPS, etc.) is an indicator of dynamization and upgrading of this sector. Is there a relation of mutual benefit among these companies and small companies of express sector that operate in Peru or represent a too strong competition?**

For being transnational, these companies have many years on the market; they develop good practices in operations and have a first-rate technological support that can be a strong competition. Nevertheless, we consider that this threat will generate that Peruvian companies develop a better level in their services.

**Which is the security policy of your company in relation to its logistical operations and the supply chain where you participate? How BASC PERU contributes to the improvement of its security processes?**

In our company we give a significant value to the cargo security of our customers, for that reason, we have a specialized security area, and with latest generation resources to monitor all movement of our fleet.

The BASC certification allows us to be prepared and updated in the good practices of security in the land cargo transportation against illicit acts, ensuring the cargo security at all stages of the transport processes. This certification allows us to consolidate our brand in logistical area. 

## Reseña de la empresa

SAVAR AGENTES DE ADUANAS S.A. es una empresa logística con 35 años de presencia en el mercado nacional, especializada en atender todos los eslabones de la cadena logística de sus clientes, para cubrir las necesidades de transporte cuenta con una unidad de negocios especializada en este rubro, la misma que administra más de 150 unidades de transporte pesado y liviano, brindando servicios de atención al puerto, de conducción a los locales de nuestros clientes, servicios a provincias, servicios especializados de carga sobredimensionada, transporte de cigüeñas, servicios mineros y servicios de carga peligrosa y IQBF.

## Review of the company

SAVAR AGENTES DE ADUANAS S.A. is a logistics company with 35 years of presence in the national market, specialized in the attention of all links of the supply chain of its customers; to meet the needs of transport has a business unit specialized in this area, the same that manages more than 150 units of light and heavy transport, providing port care services, driving service to the premises of our customers, services to provinces, specialized services in oversized cargo, transport of storks, mining services, dangerous cargo services and IQBF.



# Más carga contenerizada en puertos peruanos

## MORE CONTAINERIZED CARGO IN PERUVIAN PORTS

A pesar de una situación comercial poco alentadora durante el 2014, el movimiento de carga contenerizada registró tasas crecientes, sobre todo en los terminales concesionados del sur y norte del país.

In spite of a disappointing business situation during 2014, the movement of containerized cargo registered increasing rates, especially in the franchised terminals of south and north of the country.

**D**e acuerdo a estadísticas de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), que incluye información de la carga movilizada en los terminales portuarios de APM Terminals Callao (APMTC), DP WORLD Callao (DPWC), Empresa Nacional de Puertos (ENAPU), Terminal Internacional del Sur (TISUR) y Terminales Portuarios Euroandinos (TPE), en todo el año 2014 el flujo de carga contenerizada en el país fue de 2,2 millones de Teus como resultado de un crecimiento de 8,7% frente al 2013.

Medido en unidades, fueron 1,4 millones de contenedores movilizados en los puertos peruanos durante el 2014, cifra mayor en 8% al año anterior. En tanto, medido por peso, el movimiento de carga alcanzó las 21,4 millones de toneladas, cifra 10,2% mayor al del periodo anterior.

En el año considerado, la empresa concesionaria APM Terminals Callao (APMTC), registró un incremento de 2,2% en su flujo de contenedores, habiendo pasado de 507.602 TEUs en 2013 a 518.729 TEUs en 2014. Por su lado,

DP WORLD Callao (DPWC) pasó de contabilizar 1.348.418 de TEUs en el 2013 a 1.473.744 TEUs en el 2014, equivalente a un incremento de 9,3%.

En Arequipa, la concesionaria Terminal Internacional del Sur (TISUR) registró un fuerte incremento de contenedores TEUs pasando de 15.391 a 20.677, lo que significó un ascenso de 34,3%. En tanto, en la parte norte del país, la empresa Terminales Portuarios Euroandinos (TPE) también tuvo un buen crecimiento en su flujo de carga contenerizada, pues registró 20,6% tras pasar de 169.662 a 204.555 TEUs.

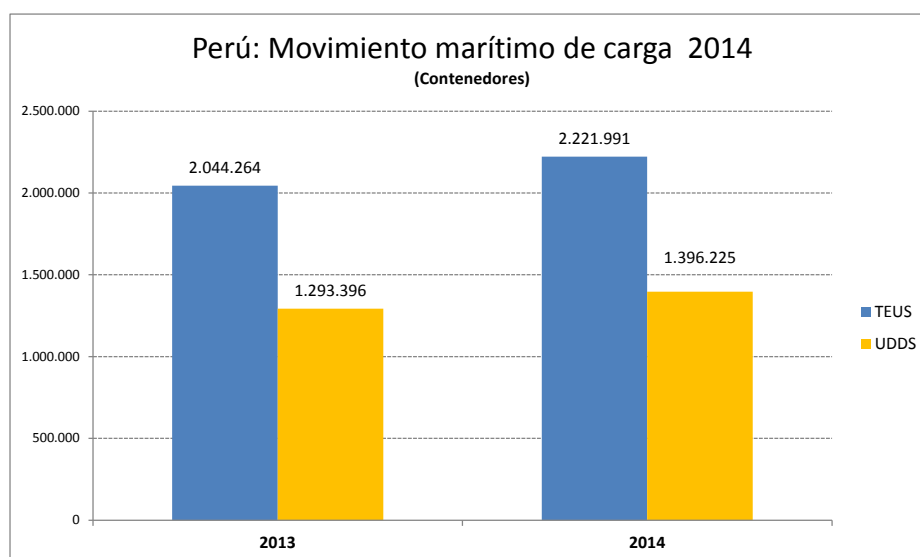
**A**ccording to the statistics of the National Port Authority (APN, by its initials in Spanish), that include information of cargo moved in the port terminals of APTM Terminals Callao (APMTC), DP WORLD Callao (DPWC), National Port Company (ENAPU, by its initials in Spanish), South International Terminal (TISUR, by its initials in Spanish) and Terminales Portuarios Euroandinos (TPE),

during the year 2014 the flow of containerized cargo in the country was 2.2 million of Teus as a result of a growth of 8.7 % compared to 2013.

Measured in units, were 1.4 million of containers mobilized in Peruvian ports during 2014, number greater than 8 % compared to the previous year. Whereas, measured by weight, the cargo movement reached 21.4 million tons, figure 10.2 % more than the previous period.

During the year under review, the concessionaire company APMT Terminals Callao (APMTC), registered an increase of 2.2 % in its flow of containers, after passing from 507.602 Teus in 2013 to 518.729 Teus in 2014. For its part, DP WORLD Callao (DPWC) grew from 1.348.418 of Teus in 2013 to 1.473.744 Teus in 2014, equivalent to an increase of 9.3 %.

In Arequipa, the concessionaire South International Terminal (TISUR, by its initials in Spanish) registered a sharp increase of containers Teu, going from 15.391 to 20.677, which meant a rise of



Fuente Source: APN

## Movimiento de naves

Respecto al movimiento de naves, durante el año 2014 los puertos peruanos recibieron 14.643 naves siendo, de acuerdo a la APN, el ámbito fluvial el que recibió la mayor cantidad de naves con 8.275 embarcaciones (56,5% del total), seguido por los puertos marítimos con 6.331 naves atendidas (43,2%). Asimismo, a nivel nacional fueron atendidas 2.109 naves portacontenedores, de los cuales 1.645 correspondieron al puerto del Callao (78%) y 375 al puerto de Paita en Piura (17,8%).

A nivel de operadoras concesionarias APM Terminals Callao (APMTC) atendió 2.256 naves (70,9%), DP World Callao (DPWC) atendió 840 naves (26,4%). Asimismo, entre los muelles que

atendieron naves portacontenedores, el Muelle Norte de APMTC atendió 553 naves portacontenedores (33,6%), el Muelle 3 atendió 251 naves portacontenedores (15,3%) y el Muelle Sur hizo lo suyo a 840 naves portacontenedores (51,1%).

34.3 %. Whereas, in the northern part of the country, the company Terminales Portuarios Euroandinos (TPE) also had a good growth in its flow of containerized cargo, because it registered 20.6 % after passing from 169.662 to 204.555 Teus.

## Ship movements

Regarding ship movements, during the year 2014, the Peruvian ports received 14.643 ships, being according to APN, the fluvial area

that received the largest amount of ships with 8.275 vessels (56.5 % of total), followed by the seaports with 6.331 ships attended (43.2 %). Likewise, at national level were assisted 2.109 container ships, of which 1.645 corresponded to the port of Callao (78 %) and 375 to the port of Paita in Piura (17.8 %).

In the case of concession operators APM Terminals Callao (APMTC) attended 2.256 ships (70.9 %), DP World Callao (DPWC) attended 840 ships (26.4 %). Likewise, among the docks that attended container ships, the Northern Dock of APMTC attended 553 container ships (33.6 %), the Dock 3 attended 251 container ships (15.3 %) and Southern Dock made its part to 840 container ships (51.1 %).

## Perú: Flujo de carga marítima 2013 – 2014 (TEUs según terminales)

PERÚ: INTERNATIONAL FREIGHT TRAFFIC IN ACCORDANCE TO ORIGIN AIRPORT 2013

Terminal portuario	2013	2014	Var %
APM Terminals Callao (APMTC)	28,345.6	29.59%	2,2%
DP World Callao (DPWC)	10,710.2	11.18%	9,3%
Terminal Internacional del Sur (TISUR)	7,114.4	7.43%	34,3%
Terminales Portuarios Euroandinos (TPE)	6,746.4	7.04%	20,6%

Fuente / Source: APN

Fuente Source: APN / MTC



## BASC complementa el Código PBIP, programa circunscrito solo a naves e instalaciones portuarias

BASC COMPLEMENTS THE ISPS CODE, CIRCUMSCRIBED PROGRAM ONLY FOR SHIPS AND PORT FACILITIES.



Durante el 2014 el país continuó fortaleciendo su infraestructura portuaria a nivel nacional. Entrevistamos al Sr. Edgar Patiño Garrido, Presidente de la Autoridad Portuaria Nacional (APN).

During 2014, the country continued to strengthen their port infrastructure nationally. We interviewed Mr. Edgar Patiño Garrido, President of the National Port Authority (APN).

**S**iguendo el objetivo de su representada de mejorar la competitividad del comercio exterior peruano, ¿Cuáles son los principales avances logrados en el tema de infraestructura durante el 2014 para fortalecer la modernización y el desarrollo portuario del país?

Durante el 2014 el país ha continuado avanzando en el desarrollo de la infraestructura portuaria a nivel nacional. Así, en los terminales portuarios concesionados por iniciativa pública como es el caso de **Matarani** en Arequipa (concesionado el 17 de agosto de 1999 a Terminal Internacional del

Sur – TISUR S.A.), y tras suscribir en octubre del 2013 la Adenda N° 3 para la Incorporación del área acuática ubicada en la Bahía de Islay para el desarrollo del “**Proyecto Integral para la recepción, almacenamiento y embarque de concentrados de mineral**”, que compromete una inversión esti-

**F**ollowing the goal of the company you represent to improve Peru’s competitiveness in foreign trade, what are the main achievements in the infrastructural area during 2014 to strengthen the port modernization and development of the country?

During 2014 the country has continued making progress in the development of port infrastructure nationally. Thus, in port terminals concessioned By Public Initiative as in the case of Matarani in Arequipa (concessioned on August 17, 1999 to Terminal internacional del Sur - TISUR S.A.) and after signing in October 2013 Addendum No. 3 for the Incorporation of the aquatic area located in the Bay of Islay for the development of “ The Integral Project for the receipt, storage and shipment of ore concentrates” which involves an estimated investment of \$ 186.1 million was approved in 2014 two technical records: in

mada de 186,1 millones de dólares, se aprobó en el 2014 dos expedientes técnicos: en agosto el denominado «Obras de Mar» y en noviembre el expediente técnico «Obras Lado Tierra». De acuerdo al expediente técnico presentado se espera el término de la obra para el presente mes de abril.

En el caso del puerto General San Martín – Pisco, este fue adjudicado el 30 de abril del 2014 al Concesionario Terminal Portuario Paracas S.A. Posteriormente, en setiembre de dicho año, el concesionario presentó el Expediente Técnico del Equipamiento Portuario correspondiente al proyecto “Modernización del Terminal Portuario de San Martín” lo cual fue aprobado dos meses después el 11 de noviembre. Por su lado, la presentación del expediente técnico de obras se espera para el 21

de julio de 2015.

Por su parte, el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma, adjudicado el 31 de mayo del 2011 al Concesionario Puerto Amazonas S.A. (COPAM), inició las obras el 02 de mayo del 2014 y a la fecha el OSITRAN nos ha comunicado que el avance de obra estimado de la Fase I es el 16,5%.

De modo similar, el Terminal Portuario de Paita, concesiona-

August, the one called “Obras de mar” and in November the technical file “Obras Lado Tierra”. According to the technical file presented, the construction is expected to be completed April 2015.

In the case of port General San Martín – Pisco, it was awarded on April 30, 2014 to Concesionario Terminal Portuario Paracas S.A. Later, in September of that year

the dealership provided the Technical File of the corresponding port equipment to the project “Modernization of Port Terminal San Martín” which was approved two months after the November 11. For its part, the presentation of the technical file of Works is expected for July 21, 2015.

For its part, Yurimaguas Port Terminal - New Reform, awarded on May 31, 2011 to Concesionario Puerto Amazonas S.A. (COPAM), which began its construction on May 2, 2014 and currently, OSITRAN informed us that the estimated percentage of completion of Phase I is 16.5%.

Similarly, the Port Terminal of Paita, concessioned on 09 September 2009 to Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A., concluded and got the approval for the Phase I of the project



## Expertos en el manejo Marítimo, Portuario y Fluvial



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

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



do el 09 de setiembre del 2009 a Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A., concluyó y fue aprobada la Fase I del proyecto "Construcción del Nuevo Terminal de Contenedores de Paita" a finales de setiembre del año pasado luego de haberlo iniciado meses antes en junio. Para que se ejecute la Fase II tiene un gatillo de 180.000 TEUs. Luego que en el 2014 registrara un movimiento de 189.975 TEUs, en este puerto se ha generado el inicio de plazos para la presentación del expediente técnico de la Fase II del proyecto.

### ¿Cuál fue la situación para los puertos concesionados por iniciativa privada?

Para estos terminales se registró importantes avances también. Tenemos el caso del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao que fue concesionado el 28 enero del 2011 al Consorcio Transportadora Callao S.A. El 24 de julio del 2014 la APN suscribió el Acta de Recepción de obra sin observaciones, con lo cual se dio inicio a sus operaciones de embarque de minerales a través de un sistema hermético de faja transportadora.

En tanto, el proyecto desarrollado por la empresa Terminales Portuarios Chancay S.A. a 78 km al norte de Lima, en el distrito de Chancay, provincia de Huaral, correspondiente al Terminal Portuario de Chancay, cuenta con Habilitación Portuaria, con lo cual está gestionando otras autorizaciones que le permitan construir la instalación portuaria respectiva.

### ¿Habrá más terminales por concesionar?

Se han presentado Iniciativas privadas (IP) para el desarrollo y modernización de los Terminales Portuarios de Salaverry, Chimbote e Ilo.

### Respecto a la descentralización portuaria, ¿Cuáles fueron los avances y/o logros durante el

## Supply chain security

**En general, ¿Qué desea decirle a los empresarios peruanos dedicados a las exportaciones acerca del compromiso de la APN con el Supply Chain Security, frente a las permanentes amenazas de actividades ilícitas que contaminan los embarques, principalmente el narcotráfico?**

El narcotráfico es la principal amenaza identificada en los puertos peruanos, esta actividad ilícita permanentemente está buscando la manera de evadir los controles que se dan en la cadena logística. Al respecto, la APN, como entidad responsable de la implementación del Código PBIP en los terminales portuarios, desde el año 2004, inició la implementación de los sistemas de protección en los terminales portuarios que atienden a naves en viaje internacional, conforme lo establece el código en su parte "A".

Asimismo, a partir del año 2009, mediante la Resolución de Acuerdo de Directorio N° 013-2009 APN/DIR, amplía el alcance del Código PBIP a todos los terminales portuarios, incluyendo a aquellos terminales portuarios que atienden a naves de cabotaje.

El sistema de protección, implementado por las instalaciones portuarias, es verificado anualmente, a través de auditorías externas que realiza la APN, a fin de asegurar el sostenimiento del sistema de protección portuaria.

Como actividades complementarias, la APN ha coordinado desde el año 2009 la instalación, dentro de los principales terminales portuarios, de destacamentos especializados de la PNP (DIRANDRO), con quienes se coordina permanentemente actividades de control.

Por otro lado, a través de un convenio suscrito con la SUNAT, semanalmente, se realizan con las embarcaciones de la APN, actividades de interdicción con personal de buzos de la SUNAT, para verificar la obra viva de las naves acoderadas en los terminales portuarios de DPW y APMT.

## Supply chain security

**In general, what would you like to say to Peruvian entrepreneurs engaged in exports to the commitment of the APN with the Supply Chain Security, permanent threats against illicit activities that pollute shipments, mainly drug trafficking?**

Drug trafficking is the main threat identified in Peruvian ports; this felony is constantly looking for ways to evade the controls that exist in the supply chain. In this regard, APN, as the entity responsible for the implementation of the ISPS Code in port terminals, since 2004 initiated the implementation of protection systems in the port terminals serving ships engaged on international trip as established by their the code part "A".

Also, from 2009, by Resolution of Board of Directors Agreement No. 013-2009 APN / DIR, the scope of the ISPS Code extends to all port terminals, port terminals including those serving coastal ships.

The protection system implemented by port facilities is verified annually through external audits performed by APN, to ensure the maintenance of port security system.

As complementary activities, the APN has coordinated since 2009 installation within major port terminals; specialized detachments of the PNP (DIRANDRO) with whom control activities are permanently coordinates.

In addition, through an agreement signed with the SUNAT, on a weekly basis, APN crafts are subjected interdiction activities with staff divers of SUNAT to verify the hull of the ships located in DPW and APMT port terminals.



**2014?**

La Autoridad Portuaria Nacional tiene atribuciones exclusivas en lo técnico normativo, y otras atribuciones de carácter ejecutivo delegables a las Autoridades Portuarias Regionales (APR), de acuerdo a lo que establece el Plan Nacional de Desarrollo Portuario. Es así que continuando con la instalación de las Autoridades Portuarias Regionales, durante el 2014 se instaló la APR de Moquegua en el mes de Febrero y la de Ucayali en agosto.

**Respecto a la competencia de la APN, ¿Cuáles son los principales problemas pendientes a resolver actualmente en el sistema portuario nacional? ¿Existen algunos problemas de índole internacional que afectan negativamente el comercio marítimo peruano?**

Se pueden mencionar los siguientes temas pendientes relacionados al sistema portuario nacional:

- Necesidad de mejorar las vías de acceso al TP Callao para el transporte pesado.
- Formalización de los Terminales Portuarios Fluviales.
- Capacitación de los trabajadores portuarios y definición de sus perfiles.
- Desarrollo de Zonas de Actividades Logísticas ligadas a los principales puertos del país.
- Continuar con la promoción para el desarrollo de infraestructuras portuarias a nivel nacional.

**¿Considera usted importante que Sistemas de Gestión en Control y Seguridad como la certificación BASC abarquen toda la cadena de suministro del comercio internacional y no solo el enlace puerto-nave o nave-puerto?**

Todo sistema de gestión, que sirva para mitigar el riesgo que significaría la irrupción de la cadena logística de nuestro comercio marítimo internacional, es positivo, porque contribuye a reducir la posibilidad de que se concrete algún tipo de amenaza identificada a nuestro comercio; en ese sentido, la iniciativa BASC contribuye al aseguramiento

“Construction of the New Container Terminal of Paita” at the end of September last year after having started months earlier in June. In order for it to be executed, Phase II has a trigger of 180,000 TEUs. After recording in 2014 a movement of 189,975 Teu, this port has generated the start of deadlines for the submission of the technical file of Phase II of the project.

**What was the situation for the port concession by private enterprise?**

For these terminals also were recorded significant advances, in the case of the Mineral Concentrates Boarding Terminal in the Callao Port Terminal which was concessioned on January 28, 2011 to Consorcio Transportadora Callao

S.A..On July 24, 2014, the APN signed the construction’s handover certificate without objections, which gave a start to their mineral loading operations made through a hermetic conveyor system.

Meanwhile, the project developed by the company Terminales Portuarios Chancay S.A. 78 km north of Lima, in the district of Chancay, Huaral province, corresponding to the Port Terminal of Chancay counts with a Port Qualification, and as such, is managing other authorizations that allow it to build the respective port facility.

**Will more terminals be concessioned?**

Private initiatives (IP) have been presented for the develop-

**Diseñando soluciones a la medida**



Siempre innovando desde 1966



**Necesitas Financiamiento rápido y con una garantía preferente?**  
Pregunta por nuestros servicios de **Warrants**.



**Necesitas almacenamiento simple, aduanero o tercerizar tu centro de distribución?**  
Pregunta por nuestro servicio integral de **Logística**.



**Necesitas un almacén de granos, donde las mermas no sean un dolor de cabeza?**  
Pregunta por nuestros servicios de **Graneles**.



**Necesitas que tus productos se mantengan dentro de la cadena de frío en las mejores condiciones?**  
Pregunta por nuestros servicios de **Frios**.



**Necesitas Custodia, administración y digitalización de documentos?**  
Pregunta por nuestros servicios de **Files**.






Jr. Gaspar Hernández 700, Lima - Tel: (511) 611-6363 - servicio@depsa.com.pe - www.depsa.com.pe



Cuadro N°1  
Movimiento de contenedores a nivel nacional  
Año 2014-2013

Terminales Portuarios	Año 2014	Año 2013	Variación %
TOTAL GENERAL	2,156,592	1,987,592	8.5%
IP Uso Público	2,136,521	1,966,813	8.6%
IP Uso Privado	20,381	20,749	-1.8%

Fuente Source: Autoridad Portuaria Nacional Elaborado por el Área de Estadísticas - DOMA

Cuadro N°2  
Movimiento de naves a nivel nacional  
Año 2014-2013

Naves	Año 2014	Año 2013	Variación %
TOTAL NAVES	11,613	16,217	3.8%
Marítimo	6,331	6,597	-4.0%
Fluvial	8,275	8,614	-3.9%
Fluvial	37	6	
Portacontenedores	1,942	2,092	7.7%
Callao	1,522	1,645	8.1%
Paita	357	376	5.3%
Otros	63	71	12.7%

Fuente Source: Autoridad Portuaria Nacional Elaborado por el Área de Estadísticas - DOMA

## Movimiento marítimo

**¿Cuáles fueron los resultados del movimiento marítimo internacional durante el 2014 en el marco de desaceleración económica del país?**

Durante el año 2014 el movimiento de contenedores superó los 2 millones de TEUs, incrementándose en un 8,5 % con relación al año 2013 (ver cuadro N°1). Entre los terminales portuarios de uso público que presentan mayor movimiento de contenedores se encuentran los administrados por DPWC, APMTC y TPE con una participación de 66%, 23% y 9% respectivamente. Cabe destacar que TPE concluyó su etapa 1 correspondiente a la construcción de un muelle especializado en contenedores en el segundo semestre de 2014 y APMTC se encuentra en proceso de modernización de la infraestructura actual para poder atender naves de mayor tamaño.

Asimismo, se observa un incremento en el número de naves portacontenedores arribadas a los puertos del litoral, registrando un aumento de 7,7%; se destacan los puertos del Callao y Paita, los mismos que ampliaron la recepción de naves en 8,1% y 5,3% respectivamente.

## Maritime movement

**What were the results of international maritime movement during 2014 in the context of economic slowdown in the country?**

During 2014 the containers movement exceeded 2 million TEUs, an increase of 8.5% compared to 2013 (see Chart 1). Among the public port terminals that count with the majority of container movements, are those managed by DPWC, APMTC and TPE with a share of 66%, 23% and 9% respectively. It is important to note that TPE concluded the first stage corresponding to the construction of a specialized container dock in the second half of 2014 and APMTC is in the process of modernization of the existing infrastructure in order to serve larger ships.

Also, there is an increase in the number of arrival of container ships to coastal ports, registering an increase of 7.7%; highlighting the ports of Callao and Paita, which expanded the reception of ships in 8.1% and 5.3% respectively.


de la cadena de suministro.

**¿Considera usted que el Sistema de Gestión en Control y Seguridad (BASC) es un complemento importante al programa PBIP ya que abarca todos los actores de la cadena de suministro?**

La aplicación del Código PBIP está circunscrita a las naves y a las instalaciones portuarias. En ese sentido, la iniciativa BASC sin duda complementa positivamente el sistema de gestión de la protección, a lo largo de la cadena logística de la carga.

**Siendo nuestro país, de acuerdo a datos de la UNODC, uno de los principales exportadores de clorhidrato de cocaína, ¿Qué les sugeriría a todas esas empresas que prestan sus servicios en la cadena de suministro del comercio internacional y que solo cuentan con el Programa de PBIP?**

Como se mencionó anteriormente, la aplicación del Código PBIP está circunscrito a la nave y a la instalación portuaria, y como tal se encuentra implementado en nuestro país, contar con sistemas de gestión de protección complementarios, que garanticen el aseguramiento de la cadena logística, en el segmento previo al ingreso a una instalación portuaria, es positivo, para prevenir la contaminación de la carga; en ese sentido, la iniciativa BASC, contribuye en gran medida a la seguridad de la cadena logística.

Esta medida se hace más necesaria, considerando que la principal amenaza de las exportaciones, es el narcotráfico, por la coyuntura misma que se viene dando en el país, considerado como el mayor productor de cocaína a nivel mundial. 

ment and modernization of the port terminals at Salaverry, Chimbote and Ilo.

**Regarding the port decentralization, what were the progress and / or achievements during 2014?**

The National Port Authority has exclusive authority in re-

gard to technical regulations, and other enforceable powers that can be delegated to the Regional Port Authorities (APR) according to the provisions of the National Plan for Port Development. In this way, while continuing with the installation of the Regional Port Authorities, in 2014 Moquegua's APR was settled in the month of February and Ucayali's in August.

**Regarding the APN's competence, what are the main pending issues to resolve currently in the national port system? Are there any problems of international nature that negatively affect the Peruvian maritime trade?**

We can mention the following pending issues related to national port system:

**"... la iniciativa BASC sin duda complementa positivamente el sistema de gestión de la protección, a lo largo de la cadena logística de la carga."**

**"...the BASC initiative certainly complements positively the management protection system along the supply chain of the load."**

- The need to improve access roads to the Callao's PT for heavy transport.
- Formalization of the River Port Terminals.
- Training of dockworkers and definition of their profiles.
- Development of Logistics Activity Areas linked to major ports of the country.
- Continuing to promote the development of port infrastructure at a national level

**Do you consider important that Control and Security Systems Management like the BASC certification cover the entire supply chain of international trade and not just the link port-ship or ship-port?**


A management system, that serves to mitigate risk would mean the emergence of the supply chain of our international maritime trade, is positive because it helps reduce the possibility that any kind of identified threat to our commerce materializes, in that sense, the BASC initiative contributes to securing the supply chain.

**Do you consider important that the Control and Security Systems Management (BASC) is an important complement to the ISPS program because it covers all players in the supply chain?**

The implementation of the ISPS Code is confined to ships and port facilities. In that sense; the BASC initiative, definitely complements in a positive way the system security management along the supply chain of the load.

**Being our country, according to UNODC data, one of the leading exporters of cocaine, what would suggest to all those companies that provide services in the supply chain of international trade and only have the ISPS Program?**

As was mentioned previously the implementation of the ISPS Code is confined to the ship and the port facility, and as such is implemented in our country, counting with complementary protection management systems that guarantee securing the supply chain in the segment previous to the entrance to a port facility is positive, to prevent contamination of the load; in that sense, the BASC initiative contributes greatly to the security of the supply chain.

This measure becomes more necessary, considering that the main threat of exports is drug trafficking, the same situation that has occurred in the country, considered the largest cocaine producer worldwide. 



# Buenas prácticas de seguridad en almacenes logísticos

## GOOD SECURITY PRACTICES IN LOGISTICS WAREHOUSES

**M**uchas empresas que han sido víctimas de ilícitos comparten un denominador común: cometer fallas que por lo común son previsibles y fáciles de ser implementados. Estos errores pueden corresponder desde pérdidas de inventario de terceros bajo custodia hasta conspiraciones al interior de sus instalaciones para corromper las operaciones logísticas habituales con la finalidad de camuflar cargamentos ilícitos en los contenedores con cargamento para exportación, bajo su dominio.

Los resultados de esos hechos desafortunados conllevan el pago de grandes cantidades de dinero para resarcir las pérdidas correspondientes, además de los cuantiosos honorarios a abogados y peritos que podrían intervenir en un proceso legal correspondiente.

Pero también existe un daño a la reputación de la empresa, de un potencial desbaratamiento de las operaciones cotidianas, del aumento de primas de seguro y de posibles pérdidas de clientes, los que ya no seguirán confiando en la capacidad de la empresa para

proteger su inventario o de asegurar que sus productos sean manipulados.

¿Cuáles son los errores más comunes? De acuerdo a la International Warehouse Logistics Association (IWLA) las empresas pueden hacerse preguntas claves para obtener de sus propias respuestas la situación real en el campo de seguridad.

- **¿Confía en medidas de seguridad que son más cosméticas que efectivas?** Pregunte a terceros proveedores de servicios logísticos cómo protegen su inventario y le dirán que cuentan con un

**M**any companies that have been victim of wrongful acts share a common denominator: committing failures that usually are predictable and easy to be implemented. These errors may range from inventory shrinkage under custody of third parties to conspiracies within their facilities to corrupt the usual logistical operations in order to

disguise illegal shipments in containers with cargo for export, under his rule.

The results of those unfortunate incidents involve paying large amounts of money to compensate for the corresponding losses, besides the substantial fees for lawyers and experts who could intervene in a due process.

But there is also damage to the company's reputation, of a potential disruption of daily operations, of increased insurance premiums and a possible loss of customers, which will no longer trust in the ability of the company to protect their inventory or to ensure that its products are correctly handled.

What are the most common mistakes? According to the International Warehouse Logistics Association (IWLA), key questions can be made by companies to obtain their own answers about the real situation in the field of security.

- **Do you trust in security measures that are more cosmetic than effective?** Ask third party logistics service

sistema de alarma y un circuito cerrado de televisión. La realidad, sin embargo, indica que la mayoría de los sistemas de alarma son fácilmente evitados por delincuentes profesionales. Los empleados deshonestos no enfrentan dificultades con ellos, porque puede que las alarmas sean desactivadas cuando tienen lugar los ilícitos internos. Por otra parte, el diseño de un sistema de video puede ser inapropiado o su uso puede ser no permanente, por lo que ofrecen poco valor real, o ninguno.

- **¿Facilita al personal de las áreas de carga y descarga trabajar en convivencia con los conductores de camiones?** Como desconocen cómo impedir eficazmente los ilícitos

internos, muchas empresas, sin advertirlo, crean condiciones para que los conductores deshonestos trabajen en asociación ilícita con embaladores, receptores, verificadores y cargadores.

- **¿Controla con eficacia a sus verificadores?** Muchas empresas incurren en el error de no responsabilizar a sus verificadores. Debido a esta falta de supervisión, algunos verificadores se vuelven negligentes

providers how to protect your inventory and tell that feature an alarm system and CCTV. Reality, however, indicates that most alarm systems are easily avoided by professional criminals. Dishonest employees will not face difficulties with them, because alarms may be dis-

bled when the internal felony takes place. Moreover, the design of a video system may be inappropriate or its use may be not permanent, and therefore offers a low real value or neither at all.

- **Do you facilitate that the loading and unloading areas staff work coexistently with truck drivers?** As they do not know how to effectively prevent internal felonies, many companies inadvertently create conditions for dishonest drivers work in conspiracy with packers, receivers, verifiers and chargers.
- **Do you effectively control your verifiers?** Many companies make the mistake of not hold their verifiers for their own faults. Due to this lack of oversight, some verifiers



## DROAL INC. SAC

### Nuestros Servicios

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

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



#### SECTORES EMPRESARIALES A LOS QUE ATENDEMOS

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




Calle Cantuarias N° 270 Oficina 106 - Miraflores - Lima -Perú  
Ofi.: 242-4977 N: 99-828\*7337 / RPM: #999-60-1166 RPC: 940-178-332  
gerencia@drealinc.com / dreal@terra.com.pe www.drealinc.com

tes o deshonestos con el correr del tiempo y es entonces que se producen los ilícitos.

- **¿Aparta de su empresa a los adictos y distribuidores de drogas prohibidas?** Casi el 90% de los empleados consumidores de drogas prohibidas transan o hurtan para financiar su adicción. Una vez que alguien adquiere un problema de drogadicción dentro de la organización, cabe esperar la comisión de ilícitos.
- **¿Cuenta con un mecanismo para que los empleados informen problemas de seguridad?** Muchas empresas continúan utilizando métodos de comunicación que no resultan eficaces para informar problemas sensibles en torno a la seguridad, tal como las políticas de puertas abiertas o los buzones de sugerencias. Como resultado, los empleados que perciben amenazas a la seguridad permanecen callados. La habilitación de una línea telefónica gratuita puede exponer hurtos, relaciones de convivencia, ilícitos, consumo de drogas en el lugar de trabajo y otros problemas. Para que esta medida sea exitosa; sin embargo, la administración de la línea telefónica deberá ser anónima y tal que los trabajadores puedan hablar con personas que no reconozcan sus voces.
- **¿Los empleados clave reciben capacitación en cuestiones de seguridad?** Es muy frecuente que los ilícitos ocurran porque los directivos y supervisores no están capacitados para reconocer las sutiles maniobras que aplican los perpetradores de ilícitos. Es decir, si el personal clave no sabe exactamente qué observar, probablemente no vean lo que sucede cuando suceda.
- **¿Es su empresa demasiado reactiva?** Existen ejemplos de que la adopción de un enfoque proactivo para proteger la empresa a través de un sistema de evaluación de medidas

de seguridad y de auditorías no anunciadas, no sólo es más eficiente sino menos costoso que reaccionar ante los hechos consumados.

Asimismo, para que la inversión en seguridad pueda ser lo más fructífera, la empresa no debe confiar en controles cosméticos que crean un falso sentido de seguridad. Por esto, una evaluación crítica de los programas de protección de activos cada 3 a 5 años, ayuda a determinar si las medidas de seguridad se han vuelto anticuadas o ineficaces. El hecho de no haber sufrido perjuicios importantes no significa que un programa de seguridad sea bueno, sino que, tal vez, ha sido suerte. No invertir en tecnología de seguridad a menos que se sepa exactamente qué se está comprando y quiénes habrán de utilizarla.

Realizar auditorías imprevistas para rectificar actitudes complacientes o negligentes, lo cual ayuda a verificar que la protección de la empresa tiende a descender posiciones en la lista de prioridades diarias de directivos. Un programa de prevención de siniestros de primer nivel es una mezcla diseñada estratégicamente de tecnología de punta con un estricto seguimiento de las Mejores Prácticas. 


become negligent or dishonest across time and then are when the felony occurs.

- **Do you lay off your company addicts and dealers of prohibited drugs?** Almost 90% of consumer's employees of banned drugs trade or steal to fund their addiction. Once someone acquires a drug problem within the organization, expect the commission of crimes.
- **Do you count with a mechanism for employees to report safety problems?** Many companies continue using communication methods that are not effective for reporting sensitive issues regarding security, such as open-door policies or suggestion boxes. As a result,

employees who perceived security threats remain silent. Enabling a free telephone line can expose theft, relations of coexistence, felonies, drug use in the workplace and other problems. For this measure to be successful, however, this phone line's administration must be anonymous and may allow workers to talk to people who do not recognize their voices.

- **Do key employees receive training on security issues?** Very often felonies occur because managers and supervisors are not trained to recognize the subtle maneuvers that apply the perpetrators of such acts. That is, if the key personnel do not know exactly what to look for, they'll probably won't what happens when it happens.
- **Is your company too reactive?** There are examples of adopting a proactive approach to protecting the company through an evaluation system of security measures and unannounced audits, it is not only more efficient but less expensive than react with a fait accompli

Also, in order for the security investment to be the most fruitful, the company should not rely on cosmetic controls that create a false sense of security. Therefore, a critical assessment of asset protection programs every 3-5 years helps determine whether security measures have become outdated or ineffective. Not having suffered any material injury does not mean that a security program is good, but perhaps, had been luck. Do not invest in security technology unless you know exactly what you are buying and who will use it.

Conduct unannounced audits to rectify a complacent or negligent attitude, which helps verify that the protection of the company tends to decline positions in the list of daily priorities of managers. A first level casualty prevention program is a mixture of technology strategically designed with strict monitoring of Best Practices. 

Fuente Source: International Warehouse Logistics Association (IWLA)

# Participan 17 depósitos temporales en el mercado

## 17 TEMPORARY STORAGEES TAKE PART IN THE MARKET



El sector de almacenes peruanos crece en profesionalización y modernización a la vez que otorga más atención a la seguridad logística. Así lo manifiesta Raúl Neyra Ugarte, Gerente General de FARGOLINE S.A.

The Peruvian storage sector grows in professionalization and modernization while giving more attention to logistics security, according to Raul Neyra Ugarte, General Manager of FARGOLINE SA.

**¿Cómo observa usted la evolución del sector de almacenes en el país? ¿Se ha modernizado a la altura de las necesidades actuales del país?**

En el sector logístico se ven actores más profesionales que han ingresado para quedarse e invertir por lo que aún se espera haya más novedades como desarrollo de tecnologías, desarrollo de centros logísticos de clase mundial, asociaciones en el sector y mejores prácticas operacionales.

**¿Cómo afectó sus negocios la desaceleración económica durante el 2014?**

Durante el año 2014 FARGOLINE continuó avanzando en su crecimiento ofreciendo al mercado su destacado desempeño en sus operaciones en el sector logístico de comercio exterior. Acordes con la variabilidad de la coyuntura nacional e internacional, FARGOLINE supo penetrar en el mercado con su propuesta de valor, destacó a pesar de la fuerte

competencia y supo adecuarse a las necesidades de los clientes por lo que pudo mitigar en gran parte la desaceleración económica del 2014 y prepararse para el reto del 2015.

**¿Cuántas empresas de almacenes logísticos usted estima que participan en este sector actualmente?**

En el sector portuario de comercio exterior participamos 17 depósitos temporales por lo que la competencia es diversa y muy exigente.

**How do you observe the evolution of the warehouse sector in the country? Have you been upgraded to accomplish current needs?**

In the logistics sector more professional actors who have entered to stay and invest are therefore still expected there is more news as developing technologies, development of world-class logistics centers, associations in the sector and operational best practices.

**How did it affect their business during the economic slowdown in 2014?**

During 2014 FARGOLINE continued to develop its growth by offering the market its outstanding performance in logistics operations in the foreign trade sector. Consistent with the variability of national and international situation, FARGOLINE knew how to penetrate the market with its value proposition, that stood out despite strong competition and knew how to adjust to the needs of customers so it could largely mitigate the economic slowdown of 2014 and prepare for the challenges of 2015.

**How many logistic warehouses companies do you estimate be involved in this sector now?**

Counting ourselves, about 17 temporary storages in the foreign trade port sector so the competition is diverse and demanding.


**What are the main aspects of the problems facing this sector today?**

## ¿Cuáles son los principales aspectos de los problemas que enfrenta este sector en la actualidad

La inseguridad que actualmente enfrentamos hace que nuestra competitividad como país esté mermado por imagen y costos que esto representa. Sin embargo, un aspecto positivo es que al ofrecer servicios nos da la posibilidad de tener un plan de capacitación constante que fortalece la cultura de la empresa y contribuye al sector y a nuestra sociedad con trabajadores mejor informados y capacitados.

## ¿Cuál es la política de seguridad de su compañía en relación a sus operaciones logísticas y la cadena de suministro en la que participa? ¿Cómo BASC PERÚ contribuye a la mejora de sus procesos en seguridad?

En FARGOLINE, las actividades están protegidas mediante medidas de prevención, detección y control de riesgos eventuales de daños y/o pérdidas de la mercancía almacenada, así como de los riesgos relacionados al contrabando, tráfico ilícito de drogas y terrorismo.


En este contexto, BASC contribuye a evitar la variabilidad en nuestros procesos e identificar puntos vulnerables para nuestras operaciones; es decir, nos mantiene alertas y ayuda a mitigar cualquier incidente que pudiera presentarse. 

The insecurity we face today makes our competitiveness as a country is diminished by image and costs that this represents. However, a positive aspect is that by offering services gives us the ability to have a constant training plan which strengthens the com-

pany culture and contributes to the industry and our society better informed and trained workers.

## What is the security policy of your company regarding its logistics operations and supply chain which is involved? How does BASC PERÚ contribute to improving your security processes?

In FARGOLINE, activities are protected through prevention, detection and control of potential risks of damages and / or loss of the stored goods, as well as risks related to smuggling, drug trafficking and terrorism.

In that context, BASC helps to avoid variability in our processes and identify vulnerabilities for our operations, that is to say, keeps us alert and helps mitigate any incident that may arise. 

## Reseña de la empresa

Con 31 años en el mercado nacional, FARGOLINE ofrece servicios en los regímenes de depósito temporal de contenedores, carga suelta y rodante, depósito aduanero y almacenamiento simple, habiendo consolidado con éxito su propuesta de valor en el sector logístico de comercio exterior y convirtiéndose en un referente para el mercado en el que se desempeña.

Opera en más de 120 mil m<sup>2</sup> en la provincia constitucional del Callao muy próximo al puerto del Callao y se cuenta con 140 colaboradores. Ha continuado invirtiendo en equipos diversos, unidades de transporte e infraestructura.

Mantiene la certificación BASC (Business Alliance for Secure Commerce), la alianza internacional que promueve un comercio seguro en cooperación con gobiernos y organismos internacionales. De la misma manera, cuenta con las certificaciones ISO 9001, OHSAS 18000, Buenos Empleadores de la Cámara Peruana Americana y Distintivo de empresa Socialmente Responsable.

## Company Review

With 31 years in the domestic market, FARGOLINE offers services in the temporary storage of containers, loose and rolling cargo, customs warehousing and simple storage areas, having successfully consolidated its value proposition in the logistics sector of foreign trade and becoming a benchmark for the market in which it operates.

Operates in more than 120 000 m<sup>2</sup> in the constitutional province of Callao near the harbor of the same name and has 140 employees has continued to invest in various equipment, transport units and infrastructure.

Maintains certification BASC (Business Alliance for Secure Commerce), the international alliance that promotes safe trade in cooperation with governments and international organizations. Likewise, has the ISO 9001, OHSAS 18000, Good Employers by The American Chamber of Commerce in Peru and Distinctive of Corporate Social Responsibility.





## El tercero civilmente responsable

### THIRD LIABLE PARTY



Dr. Juan Mendoza Abarca

Como resultado de actividades ilícitas en las que el delito compromete no solo a la empresa propietaria de las instalaciones donde el ilícito es descubierto, sino también a las otras partes relacionadas (propietario de la mercadería comprometida, dueño del vehículo transportador, chofer del vehículo, por ejemplo), nace un proceso policial y judicial que inevitablemente incluye a todos estos elementos.

Como un aporte para dilucidar el escenario en estos casos, el 10 marzo pasado BASC PERÚ realizó un foro específico sobre este tema con la participación del Dr. Juan Mendoza Abarca, Fiscal Provincial Titular de la Primera Fiscalía Supraprovincial Corporativa Especializa-

Imagine el siguiente caso: en una empresa prestadora de servicios logísticos se encuentra un cargamento de cocaína en un contenedor de una empresa exportadora. ¿Quién (es) es (son) responsable (s)? Aquí es donde surge la figura legal del “tercero civilmente responsable”, un tema muy importante para toda empresa.

Imagine the following scenario: a logistics service provider is a load of cocaine in a container of an exporting firm. Who (s) is (are) responsible (s)? This is where the legal definition of “Third liable party”, very important for every business issue arises.

da contra la Criminalidad Organizada del Ministerio Público - Fiscalía de la Nación.

Para el letrado, el hecho de que más del 60% de la droga es enviada al exterior mediante el uso de contenedores debe motivar a las empresas, junto con sus obligaciones tributarias y aduaneras, a “adoptar protocolos de seguridad preventivos, en coordinación y colabora-

As a result of illicit activities in which the felony compromises not only the company that owns the facility where illegal is discovered, but also to related parties (owner of engaged goods, the carrier vehicle, driver of the vehicle owner, for example) begun a police and judicial process that

inevitably includes all these elements.

As a contribution to elucidate the stage in these cases, in March 10 BASC PERU made a specific forum on this issue with the participation of Juan Mendoza Abarca, provincial prosecutor titular from the first Corporative Supraprovincial Prosecutor’s Offices specialized against Organized Crime of the Ministry of Justice.

For the attorney, the fact that over 60% of drugs is sent abroad by using containers should motivate businesses, along with their tax and customs obligations, “adopt preventive security protocols, in coordination and collaboration with tax, customs and police authorities, which should cover

ción con las autoridades fiscales, aduaneras y policiales, los cuales deben cubrir todas las etapas del traslado de las mercancías desde la entrega a almacenes generales, hasta el transporte y entrega en la nave”.

Sin embargo, precisa, “cuando estas medidas preventivas no resultan suficientes, la empresa que detecte mercancías sospechosas debe inmovilizarlas y dar aviso inmediato a las autoridades fiscales, aduaneras y policiales competentes, quienes, sólo con la participación del representante del Ministerio Público pueden abrir los contenedores o bultos que contenga la mercancía sospechosa y determinar fehacientemente

el ilícito con las pruebas de campo respectivas y luego remitirlo a la Fiscalía competente (Fiscalía de Aduanas, Fiscalía de Prevención, etc.)”.

Asimismo, el fiscal resaltó la necesidad de que “las empresas deben prestar en todo momento colaboración con las medidas de

all stages of the transfer of goods from delivery to general stores, until transportation and delivery to the ship.”

However, he specifies that, “when these preventive measures are not sufficient, the company detecting the suspicious goods must immobilize and give immediate notice to the competent

prosecutors, customs and police authorities that, only with the participation of the representative of the Public Prosecutor may open containers or packages containing the suspect goods and reliably determine the illicit with respective field tests and then send it to the competent Prosecutor (OTP Customs Prosecution Prevention, etc.)”.

Also, the prosecutor highlighted the need for “companies to provide at any time collaboration with security measures and routine unannounced operating to schedule those authorities, providing all facilities to which any, putting at its

## ¿Cómo evitar estas situaciones?

El fiscal especializado en asuntos de crimen organizado, Dr. Juan Mendoza Abarca, recomienda a las empresas operadoras de comercio exterior adoptar protocolos de seguridad preventivos, cumpliendo con la normativa administrativa, aduanera y tributaria respectiva, exigir a sus usuarios y clientes la documentación sustentatoria de la mercancía y verificar el contenido de lo que están almacenando o transportando, en coordinación permanente con las autoridades competentes.

Asimismo, deben prestar colaboración con las autoridades aduaneras, policiales y fiscales en toda medida u operativo preventivo rutinario o inopinado que se programe para el control y verificación de las mercancías. Las empresas operadoras de comercio exterior deben evitar ser utilizadas para el transporte de drogas ilícitas y así, sin quererlo, asumir las responsabilidades económicas del ilícito penal en materia de reparación civil.

## How to avoid these situations?

Juan Mendoza Abarca, prosecutor specialized in organized crime issues, recommends that foreign trade companies adopt preventive security protocols, complying with the respective administrative, customs and tax regulations, require its users and clients, the supporting documentation of the goods and verify the contents of what they are storing or transporting in constant coordination with the competent authorities.

Furthermore, cooperate with customs, police and tax authorities across routine preventive measure or unexpected operating or you are scheduled for control and verification of the goods. Foreign trade companies must avoid being used to transport illicit drugs and so unwittingly, assume the financial responsibilities of the criminal offense in civil remedy matters.

seguridad y operativos rutinarios e inopinados que programen las referidas autoridades, brindando todas las facilidades a las que hubiere lugar, poniendo a su disposición personal e infraestructura; de lo contrario, podrían encontrarse incursas en el presunto delito de encubrimiento.”

### La definición de la figura legal

Pero, en relación a quién se le denomina tercero civilmente responsable, el fiscal Mendoza Abarca brindó alcances de la definición con varias consideraciones. Una de ellas dice que “es aquel sujeto procesal que interviene en el proceso por tener alguna relación o vinculación con el imputado del delito y que por dicha consideración coadyuva con el pago de la reparación civil”, en tanto también considera a “la persona natural o jurídica que sin haber participado en la comisión del delito interviene en el proceso para responder económicamente a favor del agraviado, a título de garante”, además de “es la parte pasiva de la pretensión civil acumulada al proceso penal con capacidad para defenderse de la pretensión de resarcimiento” concluyendo con “son las personas que conjuntamente con el imputado tengan responsabilidad civil por las consecuencias del delito”.

### Responsabilidad legal y penal de la empresa

En el caso de detección de drogas ilícitas (u otros actos ilícitos) en sus instalaciones o durante el transporte de mercancías de una empresa, el fiscal Mendoza manifiesta que debe analizarse la situación en dos dimensiones: primero, las normas aduaneras y comerciales imponen a las empresas de comercio exterior obligaciones directas respecto a las mercancías que tienen bajo su custodia. Bajo estas condiciones “estas empresas asumen un deber jurídico de custodia y cuidado, respondiendo frente a los propietarios de las mercancías por posibles pérdidas o deterioro de las mismas” expresó.

disposal personnel and infrastructure, could be involved in the alleged crime of concealment. “

### Definition of the legal concept

But regarding who is called civil liable third party, prosecutor Mendoza Abarca provides the definition with several considerations. One says “is the procedural subject involved in the process to have any relationship or connection with the alleged crime and that such consideration contributes to the payment of civil damages”, while also considering “the natural or legal person that, having not participa-

ted in the felony, is involved in the process to respond economically in favor of the victim, as a guarantor “,adding that “the passive party of the civil claim added to the criminal procedure with the ability to defend itself from the claims for compensation” concluding with “they are the people who are charged jointly with civil liability for the consequences of crime”.

### Legal and criminal liability of the company

In the case of detection of illicit drugs (or other felonies) in its facilities or transportation of



En este sentido, según el letrado “En materia penal, las empresas operadoras de comercio exterior también asumen responsabilidades derivadas de su deber de custodia y cuidado de las mercancías a su cargo y de sus empleados; por lo que, de detectarse drogas ilícitas en mercancías bajo la custodia y cuidado de las empresas operadoras de comercio exterior, puede generar responsabilidad penal directa en sus directivos o trabajadores, y si esta responsabilidad penal en la comisión directa del delito, igualmente, las empresas operadoras asumen la posición de terceros civilmente responsables, respondiendo por las consecuencias económicas del delito, ya sea porque alguno de sus trabajadores incurrió en el ilícito penal o porque no se tomaron las medidas necesarias para evitar la perpetración del delito. Ello, para efectos de asegurar la reparación civil al agraviado, que en estos casos es el Estado”.

En segundo lugar, prosiguió el Dr. Mendoza, “si alguna de las empresas operadoras de comercio exterior es utilizada ex profesamente para transportar drogas ilícitas, estas circunstancias no constituyen hechos aislados de simple infracción de deber de custodia o cuidado, los directivos de la empresa asumen la responsabilidad penal por el hecho delictivo y las empresas asumen las consecuencias económicas del delito, no sólo para efectos de la reparación civil, sino con sanciones económicas pueden llegar hasta la disolución de la persona jurídica.”

## Deber de las empresas operadoras

De esta manera, de acuerdo al fiscal especializado en asuntos de crimen organizado, “El Representante Legal de la empresa operadora, su Gerente de Operaciones y Gerente de Seguridad son los que asumen la responsabilidad primaria para el control y la verificación de mercancías sospechosas de contener drogas ilícitas, así, una vez detectado un cargamento sospechoso debe tener en cuenta que conforme el artículo 159 inciso 4

de la Constitución Política del Estado otorga al Ministerio Público la función de conducir la investigación del delito desde la noticia de la comisión del mismo; en ese marco, la labor del Representante Legal de la empresa operadora, su Gerente de Operaciones y Gerente de Seguridad no debe quedar en el mero dato de la posible presencia de mercancía sospechosa, sino que debe entregar un archivo al representante del Ministerio Público, conteniendo los datos de la mercancía sospechosa y de su propietario, y poniendo a disposición la infraestructura y su personal, para que el Fiscal, como conductor de la investigación, con el apoyo de la Policía especializada (DIRANDRO), y/o la Brigada de Operaciones Especiales de la SUNAT – Aduanas proceda a la intervención, verificación e investigación del delito, y búsqueda de todos los indicios suficientes y descartar la participación de otras personas vinculadas a la empresa”.

goods from a company, prosecutor Mendoza said that the situation must be analyzed in two dimensions: First, customs and trade regulations impose on foreign trade companies direct obligations for goods under their custody. Under these conditions, “these companies assume a legal duty of custody and care, answering to the owners of the goods for any loss or damage thereof “he said.

In this regard, according to the counsel “In criminal matters, operating companies of foreign trade also assume responsibilities arising from their duties of custody and care of the goods at their charge and their employees, therefore, if illicit drug in goods under the custody and care of the operating companies of foreign trade are detected, can generate direct criminal responsibility in their managers or workers, and if criminal liability on direct commission of the crime, in the same way, the operating companies take the civil liable third party position, accounting for the economic consequences of crime, whether because one of its employees incurred the criminal offense or because the necessary steps

were not taken to prevent the commission of the offense. Therefore, for purposes of ensuring a civil remedy to the aggrieved, being in these cases is the state. “

Secondly, continued Mendoza, “If any of the operating companies of foreign trade is professedly ex used to transport illicit drugs, these circumstances are not isolated simple violation of duty of care or care, company managers assume responsibility for the criminal offense and companies assume the economic consequences of crimes, not only for purposes of civil remedy, but economic sanctions that may even end up with the dissolution of the legal person.”

## Duty of the operating companies

Thus, according to the prosecutor in matters of organized crime, “The operating company’s legal representative, their Operations Manager and Security Manager are those who assume primary responsibility for control and verification of goods suspected of containing illicit drugs, so, once detected suspicious cargo should note that under section 159 subsection 4 of the State Constitution grants the Public Ministry the function of conducting criminal investigations since the notice of its commission; in this context, the duty of the operating company’s legal representative, the Operations Manager and Security Manager should not just be the mere fact of the possible presence of suspect goods, but should provide a file to the Public Ministry containing the data of the suspicious goods and their owner, and by providing infrastructure and staff, for the Prosecutor, as the leader of the investigation, supported by the specialized Police (DIRANDRO) and / or the SUNAT-Customs’ Special Operations Brigade proceeds with the intervention, verification and investigation of the felony, finding all sufficient evidence and rule out the involvement of other persons associated with the company”.



DROAL INC. SAC es líder en la prevención y diagnóstico del consumo de drogas y alcohol en el ámbito laboral.

DROAL INC. SAC es distinguida con el premio internacional THE BIZZ 2014 Por su excelencia empresarial

DROAL INC. SAC, dejando en alto el nombre del Perú, fue distinguida por la World Confederation of Businesses (WORLDCOB) con el premio empresarial más importante del mundo: "THE BIZZ 2014".

Este reconocimiento fue otorgado el 2 de Agosto del 2014 en una ceremonia de gala que tuvo como sede el Kahala Hotel & Resort en Honolulu, Hawaii.

Es necesario mencionar que WORLDCOB es una organización empresarial líder, con sede en Houston, Texas, que fomenta el desarrollo y crecimiento de más de 3,000 empresas de 100 países, y que reconoce e impulsa el crecimiento de las compañías y hombres de negocios destacados, además de promover la responsabilidad social empresarial.

Con este triunfo, DROAL INC. SAC, se mantiene como miembro de WORLDCOB al lado de grandes corporaciones como:

- NINA UK PROPERTY LTD. (Reino Unido)
- ORGANIZATION FOR SECURITY TOWER. (Rusia)
- ANKOL SP. Z O.O. (Polonia)
- DK DIAGNOSTICS (Brasil)
- GRUPO CIOS SEGURIDAD PRIVADA (México)
- JSC KODMEDA. (Lituania)
- NEXRAY PTE LTD. (Singapur)
- HAI PHONG PAINT JOINT STOCK COMPANY. (Vietnam)
- SCA CONSULTORES, LDA. (Mozambique)

- SMART READER WORLDWIDE SDN. BHD. (Malasia)
- BLU SKIN & COSMETOLOGY CLINIC. (India)
- S.C. CORAL IMPEX S.R.L. (Rumanía)
- AD HOTEL INEX GORICA. (Macedonia)
- PÚCHOVSKÝ MĀSOVÝ PRIEMYSEL A.S. (Eslovaquia)
- ROBINTEX (BANGLADESH) LTD. (Bangladesh)
- M/S ARABIAN SUPPLIES & CONTRACTING LLC. (Omán)
- KAMPUCHEA TELA LIMITED. (Camboya)

WORLDCOB tiene el apoyo del "Comité de Evaluación", un ente autónomo conformado por un grupo de profesionales con diferentes especializaciones en el ámbito empresarial que tiene como propósito calificar los parámetros de evaluación en temas como:

- Liderazgo Empresarial
- Sistemas de Gestión
- Calidad en los Productos y/o Servicios
- Creatividad e Innovación Empresarial
- Responsabilidad Social Empresarial
- Logros y Reconocimientos

El reconocimiento obtenido, por DROAL INC. SAC, le permite seguir creciendo a nivel empresarial e incrementar su capacidad en relaciones comerciales y de esa manera generar más negocios en el futuro.





## Tecnologías de seguridad

### SECURITY TECHNOLOGIES

## Elegir el producto que cumple estándares internacionales

### CHOOSE THE PRODUCT THAT ACCOMPLISH INTERNATIONAL STANDARDS

En la agro-exportación hay una creciente demanda por las tecnologías de protección de sus embarques contra actividades ilícitas, según revela Luis Felipe Calle, Gerente General de FLINK S.A.C.

In the agro-exports area there is a growing demand for technologies to protect shipments against illegal activities, reveals Luis Felipe Street, General Manager of FLINK S.A.C.

**¿Cómo afectó a su negocio la desaceleración económica experimentada por el país durante el 2014?**

En tiempos difíciles, los casos de pérdidas o robos se podrían incrementar, por lo que es necesario tener a la mano y abastecer a nuestros clientes todo lo que sus operaciones puedan requerir para combatir la delincuencia, reducir pérdidas para que, en la medida de lo posible, se puedan superar los cambios en la economía y mantener operaciones rentables.

**¿Qué sectores son los que más demandan las tecnologías de manejo de carga relacionada al comercio internacional?**

Los sectores que requieren nuestros productos son los que tienen que ver directamente con el comercio internacional del sector exportación, entre los

cuales se encuentran los sectores minería, pesquería, etc., pero sobre todo la agro exportación debido al alto crecimiento experimentado en nuestro país a lo largo de los últimos años y que se proyecta a seguir creciendo tal como se presentó en la última conferencia anual de empresarios.

**How did your business get affected by the economic slowdown experimented in the country during 2014?**

In difficult times, the cases of loss or theft could increase, so it is necessary to keep in hand and supply our customers everything their operations may require to fight crime, reduce losses in order to, as much as possible, overcome the changes in the economy and maintain profitable operations.

**Which sectors are the most demanding of the cargo ma-**

**agement technologies related to international trade?**

The sectors that require our products are those directly related with international trade in the export sector, among which are the mining, fishing sectors, etc., but especially the agro exports due to the high growth our country experienced over recent years and is projected to continue the same way it was presented at the last annual conference of entrepreneurs.

**What is required for this sector to accelerate its development in the Peruvian foreign trade industry?**

The best known way for the acceleration of export development is competitiveness on world markets and for that reason, reasonable prices must be reached to be within the parameters of market values, but many factors affecting prices of products are on costs generated by the ports

## ¿Qué se requiere para que este sector acelere su desarrollo en la industria del comercio exterior peruano?

La mejor manera que se conoce para la aceleración del desarrollo exportador es la competitividad en los mercados mundiales y para eso se deben llegar a precios razonables para estar dentro de los parámetros de los valores de mer-

cado, pero muchos de los factores que inciden en los precios de los productos son los sobre costos generados por los puertos y aeropuertos conjuntamente con la eficiencia de sus servicios.

and airports together with the efficiency of its services.

There is still much to be done in this sense and the competent authorities should manage the

changes necessary to make our most efficient terminals. In addition to this, the roads are now obsolete for the level of trade and transportation of products from points of production to the terminals generating delays and hence higher costs of the final products.

**Regarding the use of seals, what techniques and improvements used by your com-**

### Reseña de la empresa

La empresa FLINK S.A.C. se formó en diciembre de 1998 y opera desde enero de 1999 en la provisión de soluciones para control y seguridad mediante la comercialización de precintos de seguridad. Tiene la representación en el país de las más grandes y más antiguas fábricas de precintos a nivel mundial.

Hoy en día la empresa cuenta con varias líneas de productos dedicadas a la protección de los bienes de las empresas vinculadas al comercio nacional e internacional. Aparte de la más completa línea de precintos de seguridad que cumplen y sobrepasan los estándares de calidad más altos, FLINK cuenta con una línea de productos para contenerización: fajas de trincado, bolsas de aire para estiba y elementos anti-caída de los bienes dentro de los contenedores. Todos estos productos son utilizados para que la carga o las mercancías dentro del contenedor no sufran roturas, daños o mermas.

Dentro de su línea tecnológica ofrece los precintos marca Mega Fortris, seguimiento y registro mediante una aplicación para IOS y Android que captura automáticamente la imagen del precinto de seguridad y elevando a una plataforma web la información de fecha, hora, lugar y hasta un mapa del punto exacto de donde se tomó la foto.

Adicionalmente, la empresa tiene la tecnología de grabado por láser, lo que le permite personalizar los precintos de seguridad de manera que el cliente utiliza los sellos con su propio logo para incrementar la seguridad y al mismo tiempo darle valor agregado a su marca.

### Company Review

FLINK S.A.C. was formed in December 1998 and operates from January 1999, providing solutions for control and security through the marketing of security seals. It is the local representative of the largest and oldest factories of seals worldwide.

Today the company has several product lines dedicated to the protection of the property of companies related to national and international trade. Apart from having the most complete line of security seals that meet and exceed the highest quality standards, FLINK has a line of products for containerization: lashing belts, air bags for stowage and anti-fall elements of goods inside the container. All these products are used for cargo or goods inside the container do not suffer breakages, damages or losses.

Within its technological line offers Mega Fortris brand seals, that include monitoring and recording through an application for IOS and Android that automatically capture the image of the security seal, uploading to a web platform its date information, time, place and even a map with the exact location where the photo was taken.

Additionally, the company has the laser engraving technology, allowing to customize security seals so that the client uses the stamps with own logo to increase security while adding value to their brand.


Todavía hay mucho por hacer en este sentido y las autoridades competentes deberían gestionar los cambios necesarios para hacer nuestros terminales más eficientes. Adicionalmente a esto, las carreteras son actualmente obsoletas para el nivel de comercio y transporte de productos desde los puntos de producción hasta los terminales, lo que genera retrasos y por ende incremento en los costos de los productos finales.

**Con respecto al uso de precintos, ¿Qué técnicas y mejoras utiliza su empresa para que estos no sean manipulados con el fin de introducir contrabando?**

Para FLINK, el tema de la seguridad es lo más importante y primordial, es nuestra razón de ser. Es por este motivo que para nuestras operaciones comerciales nos esmeramos en ofrecer los más probados y mejores productos del mercado, desarrollados con tecnología de última generación para mantenernos a la vanguardia y ofrecer a nuestros clientes la tranquilidad de poder ejercer sus negocios con total seguridad, ya sea con precintos de alta seguridad, protección de mercaderías con elementos de contenerización, bolsas de seguridad para envíos, protección de tan-

ques de combustible en unidades vehiculares y otros elementos de identificación. Estamos seguros que ofrecemos la mayor seguridad, identificación y control para las empresas usuarias de nuestros productos.

**¿Cómo BASC PERÚ contribuye a la mejora de sus procesos en seguridad?**


Definitivamente ser certificados BASC agiliza las operaciones comerciales, puesto que cumplimos un riguroso sistema de gestión de la calidad y seguridad. La alianza de negocios de empresas a nivel nacional y mundial para el comercio seguro constituye un pilar fundamental en las operaciones generadoras de progreso y al mismo tiempo coaliciona y ayuda recíprocamente a combatir lacras como el narcotráfico, terrorismo, y contrabando, que solo le hacen daño al país y a las economías globales. 

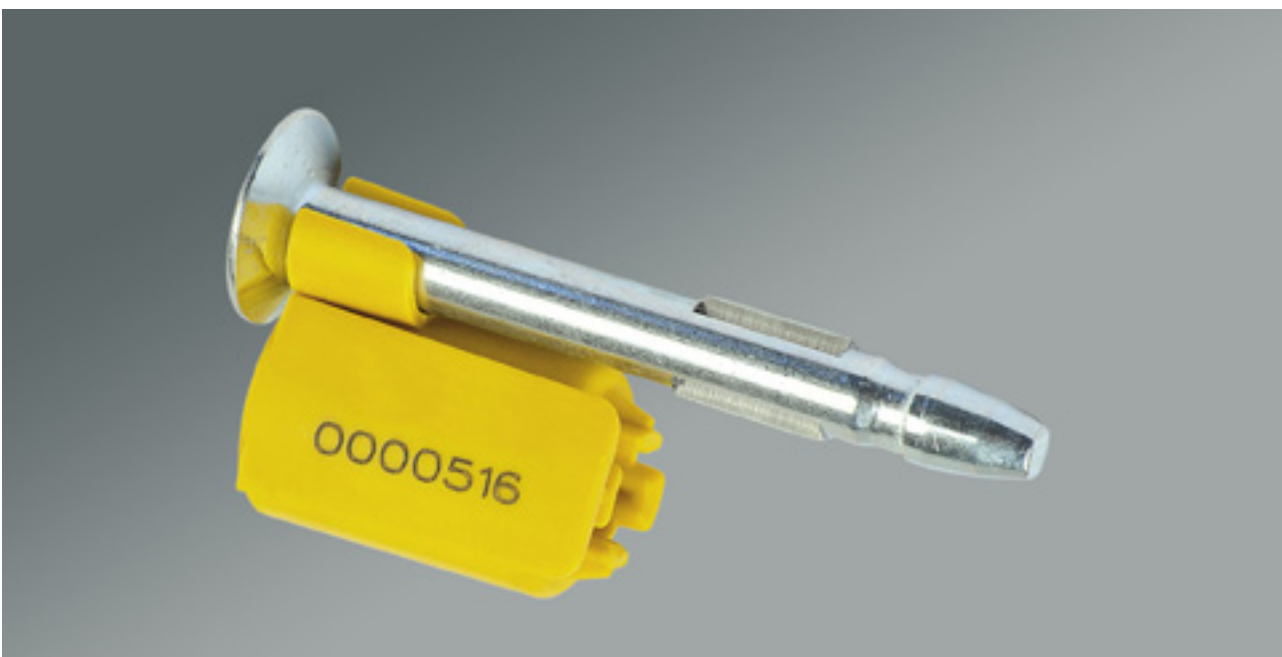
**pany so that they will not be manipulated to introduce contraband?**

For FLINK, the safety issue is the most important and fundamental, is our raison d'être. It is

for this reason that for our business operations, we strive to offer the most proven and best products of the market, developed with the latest technology to stay ahead and offer our customers the tranquility of exercising their business safely, either with high security seals, protection of merchandise with elements of containerization, security bags for shipping, fuel tank protection in vehicles and other elements of identification. We are confident that we offer the highest security, identification and control for companies using our products.

**How does BASC PERU contribute to improving their security processes?**

Definitely, being certified BASC speeds up business operations, since we meet a rigorous system of quality and safety management. The business alliance between companies at a national and global level for safe trade is a key pillar in progress generating operations and at the same time, it coalitions and helps fight scourges such as drug trafficking, terrorism and smuggling, which only hurts the country and global economies. 





## Seminario “La seguridad en la actividad pesquera”

SEMINAR “SECURITY IN THE FISHING ACTIVITY”



(De izq. a der.) César Venegas, Gerente General de BASC PERÚ; José Barrera, Supervisor de la Dirección General de Supervisión y Fiscalización de PRODUCE; María del Carmen Masías, Past President de BASC PERÚ; Elena Conterno y Ricardo Bernales, Presidenta y Vicepresidente, respectivamente, de la Sociedad Nacional de Pesquería (SNP); durante el seminario “La Seguridad en la actividad Pesquera”.

El 12 de febrero de 2015 se llevó a cabo el seminario “La Seguridad en la actividad Pesquera” en la Sociedad Nacional de Industrias (SNI).

El evento fue inaugurado por el Sr. Raúl Saldías, Presidente del Capítulo BASC PERÚ. La primera ponencia estuvo a cargo de la Sra. Elena Conterno, Presidenta del Directorio de la Sociedad Nacional de Pesquería (SNP) con el tema “Balance 2014 del sector Pesquero y Proyecciones al 2015”. Posteriormente, el Sr. José Barrera, Biólogo Pesquero y Supervisor de la Dirección General de Supervisión y Fiscalización del Ministerio de la Producción (PRODUCE), expuso sobre “Transporte ilegal de productos hidrobiológicos”. Finalmente, el Sr. Ricardo Bernales, Vicepresidente de la SNP y Director de Pesquera Diamante S.A., disertó sobre “El sector pesquero peruano y las innovaciones desde su perspectiva”.

También estuvieron presentes en el evento la Sra. María del Carmen Masías y el Sr. César Venegas, Past President y Gerente General de BASC PERÚ, respectivamente, quienes agradecieron la presencia de oficiales de la Policía Nacional del Perú y de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas del Perú (DICAPI).

On February 12, 2015 took place the seminar “Security in the Fishing activity” the National Society of Industries (SNI)

The event was inaugurated by Raul Saldías, Chairman of the World BASC Organization (WBO)’s Board and president of the Chapter BASC PERU,

The first presentation was given by Elena Conterno, president of the Board of the National Fisheries Society (SNP) with the topic “2014 Fishing sector

balance and 2015 Projections”. Subsequently José Barrera, Fishing Biologist and supervisor of the Directorate General of Supervision and Control of the Ministry of Production (PRODUCE) spoke about “illegal transportation of aquatic products.” Finally, Ricardo Bernales, SNP’s vice president and director of Pesquera Diamante S.A., spoke about “The Peruvian fishing industry and innovations from their perspective”.

## Foro “Tercero Civil Responsable”

“THIRD LIABLE PARTY” FORUM

El pasado martes 10 de marzo se llevó a cabo el primer Foro gratuito de 2015 denominado “Tercero Civil Responsable” el cual congregó alrededor de 100 ejecutivos. El desarrollo del foro estuvo a cargo del Dr. Juan Mendoza Abarca, Fiscal Provincial Titular de la 1era. Fiscalía Supraprovincial Corporativa Especializada contra la Criminalidad Organizada del Ministerio Público - Fiscalía de la Nación.

Last Tuesday March 10 took place the first 2015 free Forum called “Third Liable Party” which brought together around 100 executives. The forum’s development was in charge of Dr. Juan Mendoza Abarca, Provincial Prosecutor of 1st. Corporate Supra-

provincial Special Prosecutor against Organized Crime of the Public Ministry - Prosecutor’s Office.



César Venegas, Gerente General de BASC PERU (izq.) y el Dr. Juan Mendoza Abarca, Fiscal del Ministerio Público - Fiscalía de la Nación.

## Ceremonia de Clausura del Programa de Desarrollo Gerencial (PDG) del Convenio BASC PERÚ - Escuela de Postgrado USIL

Closing Ceremony of the Management Development Program (PDG ). Agreement BASC - Postgraduate School USIL

El pasado 19 de febrero egresó la primera promoción del Programa de Desarrollo Gerencial (PDG) "Seguridad Integral para el Comercio Exterior" desarrollado en el marco del Convenio Interinstitucional que BASC PERÚ y la Escuela de Postgrado de la Universidad San Ignacio de Loyola (USIL) celebraron en setiembre del año 2013 para promover conjuntamente la enseñanza académica de las buenas prácticas de seguridad en las operaciones logísticas del comercio exterior peruano.

En la ceremonia de clausura, el Sr. Raúl Saldías, Presidente de BASC PERÚ, resaltó la importancia de este pionero y novedoso programa de alto nivel académico en el Perú que promete ser la semilla de una disciplina sui generis con una demanda crecien-

te en los negocios internacionales globales.

Por su parte, el Sr. José Nicanor Gonzáles Q., Decano de la Escuela de Postgrado de la USIL, mostró su entusiasmo por el auspicioso futuro de esta especialidad en el comercio exterior, al paso que reiteró el compromiso de la USIL con la seguridad de la cadena logística de suministro de las exportaciones peruanas.

On February 19 the first class of Management Development Program (PDG) "Integrated Security for Foreign Trade" graduated developing under the interinstitutional agreement that BASC PERU and Graduate School of the Universidad San Ignacio de Loyola (USIL) held in September 2013 to jointly promote the academic teaching of good security practi-

ces in the Peruvian foreign trade's logistics operations.

At the closing ceremony, Raul Saldías, Chairman of the Board of World BASC Organization (WBO) and President of BASC PERU highlighted the importance of this pioneering and innovative program with high academic standards in Peru which promises to be the seed of a sui generis discipline with a growing demand in global international business.

Meanwhile, Jose Nicanor Gonzales Q., dean of the Graduate School of USIL, showed his enthusiasm for the bright future of this specialty in foreign trade, while reaffirming the commitment of USIL with the security of the logistics supply chain of Peruvian exports.



(De izq. a der. segunda fila) César Venegas, Gerente General de BASC PERÚ (2do); Raúl Saldías, Presidente de BASC PERÚ; y José Nicanor Gonzáles, Decano de la Escuela de Postgrado de la USIL; junto a la primera promoción de graduados del Programa de Desarrollo Gerencial (PDG) "Seguridad Integral para el Comercio Exterior".



Te invita:

Business Alliance for Better Commerce

# PERÚ CARGO week 2015

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



ENCUÉTRANOS  
EN EL **STAND**  
**10-A**



## EDICIÓN DE ANIVERSARIO

DEL 22 AL 24 DE ABRIL DE 2015  
LA SEMANA DE LA CARGA, LOGÍSTICA Y COMERCIO EXTERIOR

CENTRO DE EXPOSICIONES JOCKEY PLAZA  
SANTIAGO DE SURCO, LIMA - PERÚ

NO  
ARRIESGUE



LA COMPETITIVIDAD  
DE SU EMPRESA

IMPLEMENTE EL  
SGCS - BASC

SISTEMA DE GESTIÓN EN CONTROL Y SEGURIDAD BASC



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

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

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