



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

CAPÍTULO PERÚ

Cargo

Security

PUBLICACIÓN ESPECIALIZADA EN SEGURIDAD DE LA CADENA DE SUMINISTRO INTERNACIONAL

AÑO IX / 2016 - 27

Programa OEA Propagándose por el mundo

AEO PROGRAM

SPREADING OVER
WORLDWIDE

**Verificación de la
masa bruta de
contenedores.
Vigente desde
julio de 2016**

**VERIFIED GROSS MASS.
TAKE EFFECT FROM
1st JULY 2016**

**El nuevo tercer pilar
del Marco SAFE de
la OMA**

**THE NEW PILLAR 3 OF
WCO SAFE FRAMEWORK**

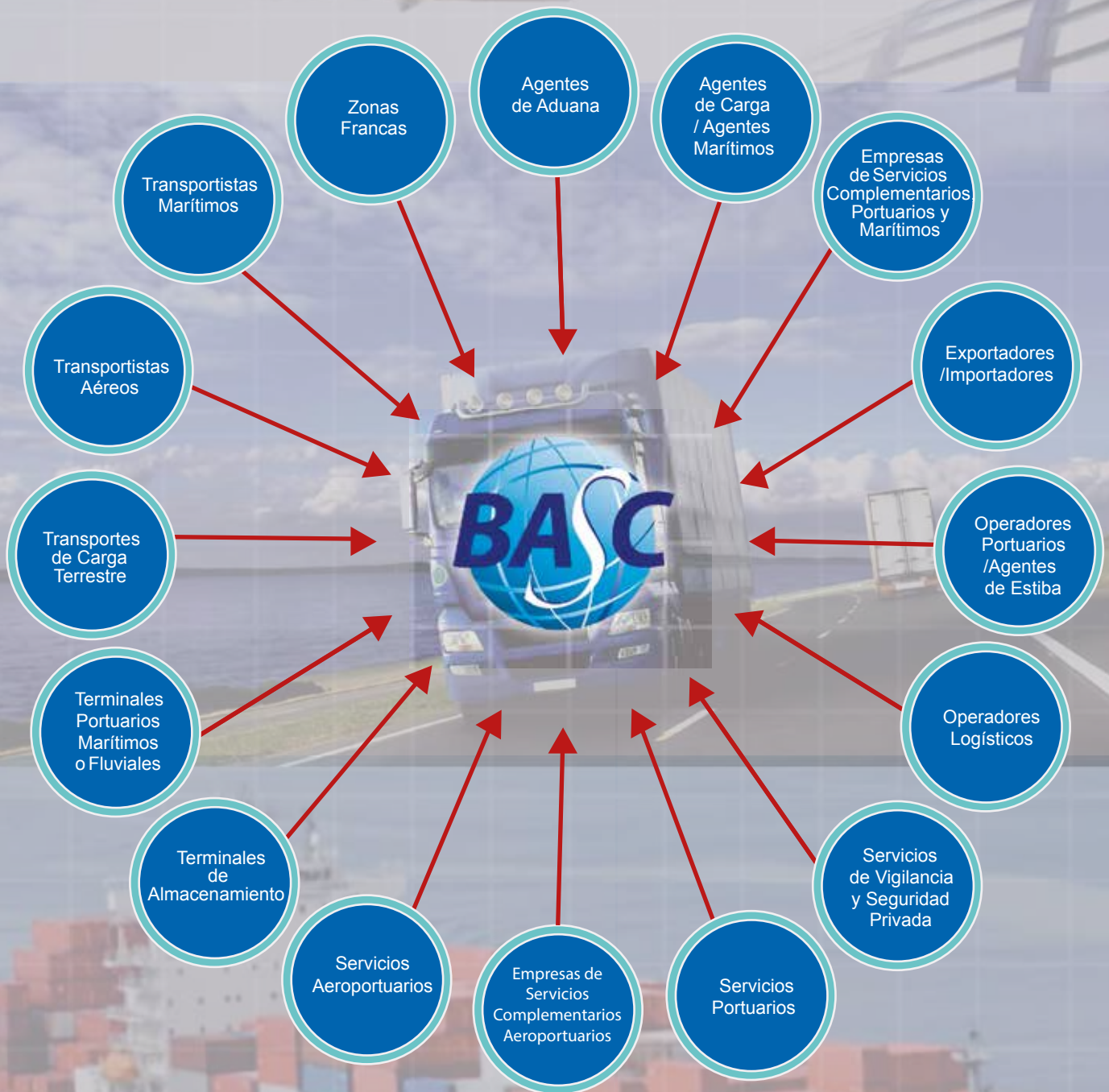
Fuerte reducción del flujo mundial de contenedores en el 2015. Tendencia de barcos más grandes y menos navieras. (Pág. 20)

35 empresas BASC entre las primeras 100 empresas exportadoras peruanas en el 2015. (Pág. 36)

Terrorismo, migración, clima, crisis económica, tráfico ilegal y corrupción; principales factores de riesgos para la cadena de suministros mundial. (Pág. 31)

¿Qué sectores pueden contar con la Certificación BASC?

La Certificación BASC está presente en los siguientes sectores:



Comité Editorial / Editorial Board

Raúl Saldías Haettenschweiler
Patricia Siles Álvarez
César Venegas Núñez

Director / Director
César Venegas Núñez

Edición / Redacción / Editor / Writer
Unices Montes Espinoza

Coordinación / Coordinator
Carolina Flores Porras

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

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



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

Alianza Empresarial para un Comercio Seguro
(Capítulo BASC PERÚ)
Jirón Francisco Graña 335, Magdalena del Mar
Lima - Perú
Teléf.: (511) 612-8300
www.bascp Peru.org

Consejo Directivo / Directors Board

Presidente del Directorio
Sociedad Nacional de Industrias - S.N.I.
Raúl Saldías Haettenschweiler

Vicepresidente
Asociación Peruana de Operadores Portuarios – ASPPOR
Carlos Vargas Loret de Mola

Director Secretario
Sociedad de Comercio Exterior - COMEX
Patricia Siles Álvarez

Director Tesorero
Asociación de Servicios Aeroportuarios Privados - ASAEPP
César Basulto Valdivieso

Directores Vocales
Sociedad Nacional de Pesquería - SNP
Ricardo Bernales Parodi

Asociación de Exportadores - ADEX
Carlos Lozada Zingoni

Cámara de Comercio Americana del Perú - AMCHAM
Aldo DeFlippi Traverso

Asociación de Agentes de Aduana del Perú - AAAP
Ricardo Bello Angosto

Asociación Peruana de Agentes Marítimos - APAM
Sabino Zaconeta Torres

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

Asociación Marítima del Perú - ASMARPE
Guillermo Acosta Rodríguez

Frío Aéreo Asociación Civil
Armando Grados Mogrovejo

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)

Contenido

CONTENT

EDITORIAL

- 2** El nuevo gobierno y la agenda pendiente para el comercio seguro
THE NEW GOVERNMENT AND SECURE COMMERCE'S PENDING AGENDA

PORTADA / COVER

- 3** La implementación mundial de programas OEA
IMPLEMENTING WORLDWIDE AEO PROGRAMS

- 7** Las certificaciones BASC y OEA/SUNAT se complementan
BASC AND AEO/SUNAT CERTIFICATIONS COMPLEMENT EACH OTHER

- 12** El nuevo tercer pilar del Marco SAFE de la OMA
THE NEW THIRD PILLAR OF THE WCO SAFE FRAMEWORK

SUPPLY CHAIN SECURITY

- 17** Los nodos de la cadena de suministros donde podría haber manipulación
SUPPLY CHAIN NODES WHERE THERE MIGHT BE MANIPULATION

TRANSPORTE MARÍTIMO / MARITIME TRANSPORT

- 20** Flujo mundial de contenedores en el 2015
GLOBAL CONTAINER TRAFFIC IN 2015

- 25** En Perú el flujo de contenedores disminuyó en el 2015
IN PERU CONTAINER TRAFFIC DECREASED IN 2015

NORMAS MARÍTIMAS / MARITIME REGULATIONS

- 27** Desde julio está vigente la "Verificación de la masa bruta de contenedores"
FROM JULY IS LEGALLY EFFECTIVE "VERIFICATION OF THE GROSS MASS OF CONTAINER"

ANÁLISIS DE RIESGOS / RISKS ANALYSIS

- 31** Principales factores de riesgos para la cadena de suministros mundial
MAIN RISK FACTORS FOR THE WORLD SUPPLY CHAIN

MUNDO BASC / BASC WORLD

- 34** BASC PERÚ inicia certificación de Normas ISO
BASC PERU BEGINS CERTIFYING ISO STANDARDS

- 36** 35 empresas BASC entre primeras 100 empresas exportadoras peruanas
35 BASC COMPANIES AMONG THE TOP 100 PERUVIAN EXPORT COMPANIES





El nuevo gobierno y la agenda pendiente para el comercio seguro

THE NEW GOVERNMENT AND SECURE COMMERCE'S PENDING AGENDA

Se inicia el 28 de julio un nuevo ciclo en nuestra democracia y esperamos que en lo concerniente al comercio seguro se continúe con la agenda originada en las reuniones de abril del 2015 a raíz del recrudescimiento de casos de exportaciones contaminadas con drogas. Con la finalidad de prevenir que en el futuro se repita un escenario similar, se instalaron mesas de trabajo donde se formularon, con la participación de los sectores público y privado, un Plan de Acción de la Seguridad de la Cadena Logística del Comercio Exterior.

En las mesas de trabajo se determinaron las vulnerabilidades de nuestro comercio y se formularon soluciones, algunas de ellas en vías de ser concretadas, las cuales, en el nuevo gobierno, deberían ser tomadas en cuenta, entre ellas las siguientes:

- Crear el Comité Nacional de Seguridad de la Cadena Logística, símil de la Comisión de Lucha contra los Delitos Aduaneros y Piratería, adscrita al Ministerio de la Producción.
- Suscribir con Naciones Unidas el MOU para permitir la incorporación del Perú al Programa de Control de Contenedores de la oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC)
- Hacer de uso obligatorio la NTP ISO 17712-2015 a fin de establecer requisitos mínimos para el uso de precintos de seguridad.
- Establecer un sistema nacional de inspección no intrusiva para contenedores en los puertos y carreteras del país.

De continuar con las mesas de trabajo y la revisión constante de los objetivos del Plan de Acción, sumado a la prevención que realizan las empresas certificadas BASC, ISO 28000 y OEA, estamos seguros que el camino iniciado en abril del año pasado nos brindará las satisfacciones esperadas como resultado de nuestro esfuerzo diario de mantener limpia la cadena de comercio exterior.

Raúl Saldías Haettenschweiler
Presidente / President
BASC PERÚ

It starts on July 28 a new cycle in our democracy and we hope that with regard to secure commerce, continue with the agenda meetings originated in April 2015 caused by upsurge of cases of exports contaminated with drugs. In order to prevent that in the future a similar scenario is repeated, were installed worktables where were formulated with the participation of the public and private sectors, an Action Plan for commerce's supply chain security.

In worktables were determined our commerce vulnerabilities and were formulated solutions, some of them in process of being concretized, which, in the new government, should be taken them into account, including the following:

- Create the National Security Committee of the Supply Chain, simile of the Commission to Combat Piracy and Customs Crimes under the Ministry of Production.
- Subscribe with United Nations a MOU agreement to allow incorporation of Peru to the Container Control Programme of the United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC).
- Make mandatory the use ISO 17712-2015 NTP to establish minimum requirements for security seals use.
- Establish a national non-intrusive inspection system for containers in ports and highways.

Continuing with worktables and constant revision of Action Plan's objectives, and adding up the prevention made by certified companies BASC, ISO 28000 and AEO, we are sure that the road started in April last year will give us the satisfactions expected as a result of our daily effort to keep clean the commerce's supply chain.



La implementación mundial de programas OEA

IMPLEMENTING WORLDWIDE AEO PROGRAMS

El esquema de Operadores Económicos Autorizados (OEA) es el programa de naturaleza aduanera que, a no dudarlo, es el de mayor implementación oficial en la historia comercial del mundo. Según la Organización Mundial de Aduanas (OMA), hasta octubre de 2015, habían declarado su intención de implementarlo 169 países (a través de la firma de la Carta de Intención para implementar el Marco de la OMA para asegurar y facilitar el comercio mundial – Marco SAFE) de tal manera que hasta marzo de 2016 (documento Compendio de empresas OEA 2016) ya existían 69 programas OEA operativos además de otros 16 programas OEA a ser lanzados en el corto plazo. Un año atrás existían 64 programas OEA.

Valga señalar que hasta inicios de 2015 (de acuerdo al Compendio de empresas OEA 2015) habían 33.088 empresas certificadas con el programa OEA a nivel mundial, de los cuales el 46% estaban en Europa, el 38% en América, el 15% en Asia Pacífico y el restante 1% en África. En Norteamérica (Estados Unidos, Canadá y México) se encontraba el 99% de empresas OEA del continente americano por lo que en el resto del continente había solo 107 empresas OEA. En los países sudamericanos había 54 empresas, de los cuales 21 correspondían a Perú (actualmente, hasta enero de 2016, la SUNAT exhibe a 36 empresas OEA).

En buena cuenta, a marzo de 2016 la situación de la implementación de programas OEA alrededor del mundo es la siguiente: 169 países han decidido formalmente adoptar el Marco El Marco SAFE de la OMA, de los

The Authorized Economic Operator (AEO) program is, without a doubt, the most officially implemented customs program in the history of trade in the world. According to the World Customs Organization (WCO), until October 2015, 169 countries had declared their intention to implement it (by signing the Letter of Intent to implement the WCO SAFE Framework to secure and facilitate global trade), so by March 2016, 69 AEO programs were already operating (AEO Compendium), besides 16 other AEO programs to be launched in the short term. A year before, there were 64 AEO programs.

It is worth mentioning that, until the beginning of 2015 (according to the AEO Compendium 2015), there were 33,088 companies certified by the AEO program worldwide, 46% of which were in Europe, 38% in America, 15% in Asia Pacific, and the remaining 1% in Africa. 99% of the AEO companies of the American continent were in North America (United States, Canada and Mexico), so there were only 107 AEO companies in the rest of the continent. In South American countries, there were 54 companies, 21 of which belonged to Peru (currently, as of January 2016, SUNAT exhibits 36 AEO companies).

To a large extent, by March 2016, the situation of the AEO program implementation around the world is as follows: 169 countries have decided to formally adopt the WCO SAFE Framework, 69 of which currently have AEO programs implemented and in operation. In America, there are 13,080 AEO companies (see the corresponding chart).

cuales 69 de ellos tienen actualmente programas OEA implementados y operativos. En América hay 13.080 empresas OEA (ver cuadro respectivo).

Asimismo, se espera que en el presente año sean lanzados 16 programas adicionales, entre los cuales figuran El Salvador y Chile en América. El primero anunció a inicios de mayo del presente año el inicio de la prueba piloto de su programa OEA, el cual tendrá una duración de seis meses e incluirá empresas exportadoras, transportistas y agentes aduaneros, mientras que la aduana chilena anunció que la puesta en marcha de su programa OEA será en julio de 2016, luego que en abril pasado finalizara con éxito su respectivo plan piloto.

La implementación de programas OEA

La Organización Mundial de Aduanas ha facilitado conceptos y pautas a los países que deseen implementar el programa OEA a través del documento "Directrices sobre la puesta en aplicación de los programas de OEA. Cómo elaborar un programa de OEA" elaborado en 2010. Esta iniciativa obedeció al deseo de impulsar la toma de decisión por parte de los países y así imprimir mayor velocidad a la implementación en el mundo.

El documento brinda pautas básicas para que cualquier aduana pueda implementar su propio programa OEA y culminarlos con Acuerdos de Reconocimiento Mutuo (ARM) que refuercen su relación comercial con sus principales socios. Lograr la compatibilidad de programas OEA y el reconocimiento mutuo es esencialmente una armonización, normalización y simplificación de procedimientos aduaneros, lo cual contribuye a equilibrar la seguridad de la cadena de suministro con la facilitación.

En dicho documento se habla, entre otros temas, de la necesidad de establecer un proceso para investigar a las empresas que soliciten participar en el programa OEA, lo que puede consistir en el examen de los antecedentes en materia de cumplimiento de la ley respecto a la importación/exportación, los antecedentes penales de las empresas y de su personal, su cumplimiento de las obligaciones fiscales, su solvencia presupuestaria, su nivel de seguridad, y en conocer el

Likewise, 16 additional programs are expected to be launched this year, including El Salvador and Chile in America. In the beginning of May this year, the former announced the start of its AEO pilot, which will last six months and include export companies, carriers and brokers; while the Chilean Customs announced it will launch its AEO program at July 2016, after finishing its pilot successfully last April.

Implementing AEO programs

The World Customs Organization has provided concepts and guidelines to countries willing to implement the AEO program by providing the document "AEO Implementation Guidance.

How to develop an AEO program", elaborated in 2010. This initiative arose from the desire to encourage countries to make decisions, accelerating the implementation in the world. The document provides basic guidelines for any Customs to implement its own AEO program and finalize them with Mutual Recognition Agreements (MRA) that reinforce their relationship with their main partners. AEO programs become compatible and mutually recognized by essentially harmonizing, normalizing and simplifying customs procedures, which contributes to balancing the supply chain security through facilitation.

This document mentions, among other topics, the need to establish a process to investigate companies requesting to participate in the AEO program, which may consist of analyzing their background in terms of compliance with the import/export law, criminal records of companies and their staff, their compliance with tax obligations, their budget solvency, their level of security, and their business portfolio. This information shall determine if a request may be accepted.

In addition, it suggests that, prior to the start of the AEO pilot, "Customs should have provided private sector with seminars explaining their plan to start the process of implementing an AEO program. This will help educate trade on the administration's intention and facilitate this particular change." The document also refers to selecting which operators may take part in the pilot, and it recommends determining if it will address the scope of imports/exports, as well as major categories

"... a marzo de 2016 (...) 169 países han decidido formalmente adoptar el Marco El Marco SAFE de la OMA, de los cuales 69 de ellos tienen actualmente programas OEA implementados y operativos. En América hay 13.080 empresas OEA"

"... by March 2016 (...) 169 countries have decided to formally adopt the WCO SAFE Framework, 69 of which currently have AEO programs implemented and in operation. In America, there are 13,080 AEO companies"

Programas OEA operativos en América

AEO PROGRAMS OPERATING IN AMERICA

País	Nombre del programa	Alcance
Argentina / 7 operadores	Sistema Aduanero de Operadores Confiables (SAOC)	Impo / Expo
Bolivia / 4 operadores	Operador Económico Autorizado	Expo
Brasil / 5 operadores	Programa OEA Brasileiro	Impo / Expo
Canadá / 1.535 operadores	Socios en Protección (PIP)	Impo / Expo
Colombia / 13 operadores	Operador Económico Autorizado	Expo
Costa Rica / 8 operadores	Prog. de Facilitación Aduanera para el Comercio Confiable (PROFAC)	Expo
Rep. Dominicana / 13 operadores	Operador Económico Autorizado	Impo / Expo
Ecuador / 5 operadores	Operador Económico Autorizado	Expo
Guatemala / 6 operadores	Programa OEA de Guatemala	Impo / Expo
Jamaica / 5 operadores	Operador Económico Autorizado	Impo
México / 466 operadores	Nuevo Esquema de Empresas Certificadas (NEEC)	Impo / Expo
Perú (*) / 21 operadores	Usuario Aduanero Certificado (UAC)	Expo
Uruguay / 5 operadores	Operador Económico Calificado	Operadores logísticos
Estados Unidos / 11.000 operad.	Alianza Aduanas – Comercio Contra el Terrorismo (C-TPAT)	Impo / Expo

Fuente / Source: Compendio de programas OEA 2016, OMA. (*) Según SUNAT actualmente son 36 operadores. / Compendium of AEO programs 2016, WCO. (*) According to SUNAT, currently there are 36 operators.

conjunto de su cartera de negocios. Estas informaciones deben poder determinar si una solicitud puede ser aceptada.

Asimismo, sugiere que antes del inicio del programa OEA piloto, “la Aduana debe haber organizado seminarios para el sector privado destinados a presentar el plan elegido para iniciar el proceso de puesta en aplicación de un programa de OEA. Las empresas estarán así informadas de las intenciones de la Administración y los cambios previstos resultarán más fáciles.” La selección de operadores para integrar el programa piloto también es referida en dicho documento, donde se recomienda decidir si se aplicara al ámbito de exportación y/o importación, además de rubros de los participantes (exportador, agente de aduana, transportistas, etc.).

Programas OEA en América Latina

El programa OEA de Argentina se denomina Sistema Aduanero de Operador Confiable (SAOC) el cual fue lanzado en el 2006 y otorga beneficios contemplados por la OMA, tales como menor número de inspecciones físicas y documentales, trazabilidad en toda la operación, priorización en la disponibilidad del canal de selectividad verde que le permitirá al exportador agilizar su operación y sacar la carga sin necesidad de ser inspeccionada, menores costos para el proceso de exportación y por último prioridad en todos los controles realizados por la aduana Argentina.

En México, el programa tiene por nombre Nuevo Esquema de Empresas Certificadas (NEEC) y fue lanzado en diciembre de 2011. Las empresas que deseen pertenecer al NEEC deben cumplir requisitos que se distinguen en tres principios de cumplimiento: Fiscal, Aduanero, y Seguridad. Este programa se enfoca a la exportación y actualmente se pueden certificar manu-

ries of participants (exporters, brokers, carriers, etc.).

AEO programs in Latin America

The AEO program of Argentina is called Customs System of Reliable Operators (SAOC), which was launched in 2006 and provides benefits considered by the WCO, such as less physical inspections and documents examination, traceability throughout the operation, priority treatment in case the green channel is available, which will allow the exporter to speed up its operation and take out the cargo without inspection, less costs in the export process and, finally, priority in all controls done by the Argentinean Customs.

In Mexico, the name of the program is New Certified Companies Scheme (NEEC), and it was launched in December 2011. Companies that want to belong to the NEEC shall comply with certain requirements that are divided in three principles of compliance: Taxes, Customs and Security. This program focuses on exports, but manufacturers and merchandizers can currently be certified, including ground carriers and customs brokers. In addition, this scheme has 46 benefits for certified companies, among which the following stand out: personal assistance, preferential lanes for customs dispatch, simplified procedures, hand-carry service, non-suspension of the list of registered importers, and mutual recognition with other countries.


Since its launch in 2011, the AEO program of Colombia benefits companies that participate, reducing the number of physical inspections for export operations by the DIAN and the National Police, as well as assigning an operations officer from each control authority to support foreign trade operations, and providing fiscal benefits for the ones responsible for sales tax, who will be able to ask for a refund of their credit balance bimonthly and of the IVA in 30, instead of 50 days.

factureras y comercializadoras que incluye a los transportistas terrestres y agentes de aduana. Además este esquema cuenta con 46 beneficios para las empresas certificadas, de los cuales destacan: Atención personal, Carriles preferenciales para el despacho de mercancías, Priorización en el despacho aduanero, Simplificación y facilidades administrativas, Hand Carrier, No suspensión del padrón de importadores, Reconocimiento Mutuo con otros países.

Desde su lanzamiento en el 2011, el programa OEA de Colombia beneficia a las empresas participantes con la disminución del número de inspecciones físicas para las operaciones de exportación por parte de la DIAN y la Policía Nacional, así como la asignación de un oficial de operaciones por parte de cada autoridad de control que brinda soporte en las operaciones de comercio exterior, así como beneficios tributarios para los responsables del impuesto sobre las ventas quienes podrán solicitar la devolución de saldos a favor en forma bimestral, y la devolución del IVA en 30 días y no en 50.

En Costa Rica el Programa de Facilitación Aduanera para el Comercio Confiable es lanzado en marzo de 2010. Dentro de sus beneficios previstos se encuentran: un estatus de confidencialidad y seguridad en las operaciones aduaneras, capacitación en materia de procedimientos aduaneros y de medidas de seguridad en las instalaciones, medios de transporte y carga de las mercancías, simplificación y facilitación de los procedimientos y operaciones aduaneras, reducción en el número de controles físicos y documentales y notificación previa de las actuaciones efectuadas por parte de la autoridad aduanera.

El programa OEA de Ecuador es uno de los más recientes, pues se inicia en agosto de 2015 bajo el dominio del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE). Más antigüedad tiene el programa OEA de Guatemala que fue dado en noviembre de 2010. Posteriormente, en marzo de 2012, la República Dominicana lanzó su programa OEA dirigido a los operadores de la cadena logística pero que comenzó en una primera fase con los exportadores y las autoridades portuarias.

Diferenciados por la fecha de creación y tal vez por un nombre particular, los programas OEA en América y el mundo tienen un denominador común: su enfoque es la seguridad de la cadena de suministro en concordancia con las disposiciones de la OMA sobre la facilitación, como un aspecto adicional insoslayable. En esta línea, se podrá apreciar también particularidades entre cada programa en temas relativos a obligaciones aduaneras y tributarias, solvencia financiera, entre otros, según las necesidades de cada realidad. 

Fuente / Source: "Directrices sobre la puesta en aplicación de los programas de OEA. Cómo elaborar un programa de OEA" 2010 / Compendio OEA ediciones 2015 y 2016 / Guías Prácticas para el Diseño e Implementación de un Programa de Operador Económico Autorizado (OEA) en América Latina OMA BID 2011 / Portales de autoridades aduaneras de países / Prensa internacional.


"AEO Implementation Guidance. How to develop an AEO program" 2010 / AEO Compendium – Edition 2015 and 2016 / Guías Prácticas para el Diseño e Implementación de un Programa de Operador Económico Autorizado (OEA) en América Latina OMA BID 2011 / Websites of Customs authorities of the countries / International press.

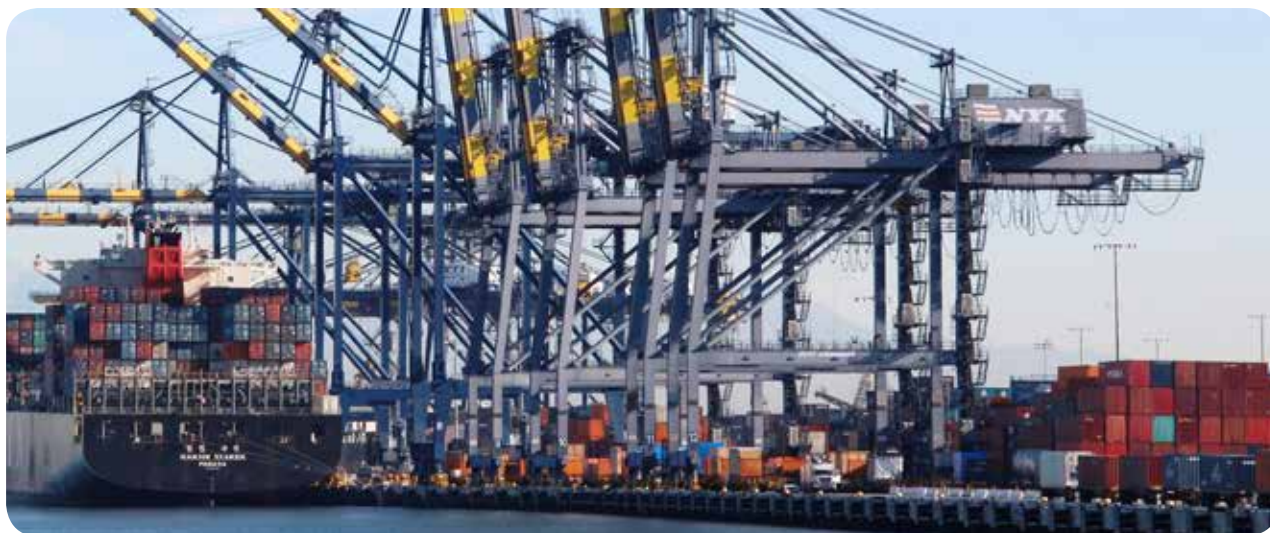
"... se espera que en el presente año sean lanzados 16 programas adicionales, entre los cuales figuran El Salvador y Chile en América. (...) la aduana chilena anunció que la puesta en marcha de su programa OEA será en julio de 2016 ..."

"... 16 additional programs are expected to be launched this year, including El Salvador and Chile in America. (...) the Chilean Customs announced it will launch its AEO program at July 2016 ..."

In Costa Rica, the Customs Facilitation Program for Reliable Trade was launched in March 2010. These are some of its benefits: status of confidentiality and security in customs operations; training in customs procedures and security measures in facilities, means of transportation and cargo; simplification and facilitation of customs procedures and operations, reduction of the number of physical and documentary controls; and prior notification of the actions to be taken by the Customs authority.

The AEO program of Ecuador is one of the most recent ones, since it started in August 2015 under the influence of the National Customs Service of Ecuador (SENAE). The AEO program of Guatemala is older, since it began in November 2010. Later, in March 2012, the Dominican Republic launched its AEO program aimed at supply chain operators, but its first phase started with exporters and port authorities.

Different due to their date of creation and perhaps by a specific name, AEO programs in America and around the world have a common thread: they focus on supply chain security, in accordance with WCO regulations on facilitation as an additional, unavoidable aspect. In that sense, each program has special features in issues related to customs and tax obligations, financial solvency, among others, according to the needs of each reality. 



Las certificaciones BASC y OEA/SUNAT se complementan

BASC AND AEO/SUNAT CERTIFICATIONS COMPLEMENT EACH OTHER

Un botón basta de muestra, dice un viejo adagio popular. Hicimos entrevistas a algunas empresas que cuentan con las certificaciones BASC y OEA/SUNAT. La impresión inmediata de las respuestas es que ambas certificaciones son complementarias y dirigen sus esfuerzos a brindar herramientas a las compañías para que aseguren sus cadenas de suministro internacional. Presentamos las respuestas de los ejecutivos de las siguientes empresas.

EXSA, empresa multinacional peruana que forma parte de BRECA, el grupo económico más importante del Perú. Tiene más de 60 años en el mercado ofreciendo soluciones integrales en fragmentación de roca para la industria minera y de infraestructura. Actualmente opera, además de Perú, en Colombia, Chile y Panamá y exporta a diversos países.

DOGANA Agentes de Aduana. DOGANA tiene 22 años en el mercado brindando servicios a exportadores e importadores ante la Aduana Marítima del Callao, la Aduana de Paita y la Aduana Aérea del Callao. Anualmente atiende un movimiento aproximado de 18.000 contenedores.

SAVAR Agentes de Aduana. La Corporación SAVAR está constituida por tres empresas: Savar Agentes de Aduana S.A., Sakj Depot S.A. y Sakj Cargo Courier S.A. Savar Agentes de Aduana, inicia sus operaciones en los años 80. La corporación tiene entre sus clientes a líneas navieras, agentes de carga, importadores y exportadores.

PALACIOS & ASOCIADOS. Operador logístico integral con más de 40 años de operaciones. Ofrece servicios de logística integral a operaciones de importación, exportación, perfeccionamiento, depósito y tránsito.

According to a popular proverb, you may know by a handful the whole sack. Therefore, we interviewed some companies that have BASC and AEO/SUNAT certifications. The impression their answers give right away is that both certifications complement each other and make an effort to provide companies with tools to secure their international supply chains. Here, we present the answers given by executives from next companies.

EXSA. It is a Peruvian multinational company, part of BRECA, which is the most important economic group of Peru. It has been in the market for over 60 years, offering comprehensive solutions in rock fragmentation for the mining and infrastructure industry. Besides Peru, it currently operates in Colombia, Chile and Panama; and it exports to different countries.

DOGANA Agentes de Aduana. DOGANA has been in the market for 22 years, providing exporters and importers with services before the Maritime Customs of Callao, Customs of Paita, and Air Customs of Callao. It approximately moves 18,000 containers annually.

SAVAR Agentes de Aduana. The SAVAR Corporation includes three companies: Savar Agentes de Aduana S.A., Sakj Depot S.A., and Sakj Cargo Courier S.A. Savar Agentes de Aduana began its operations in the 80s. Among its clients, the corporation has shipping lines, cargo agents, importers, and exporters.

PALACIOS & ASOCIADOS. It is a comprehensive logistics operator that has been operating for over 40 years. It offers comprehensive logistics services to operations including import, export, perfection, warehousing and transit.

Las certificaciones BASC y OEA/SUNAT se complementan

Cuatro empresas que poseen ambas certificaciones coinciden

Preguntas	EXSA Gustavo Gómez-Sánchez, gerente general.	DOGANÁ Fernando Florez R., gerente general.	SAVAR David Kuoman S., gerente general.	PALACIOS & ASOCIADOS Alonso Bustamante, gerente general.
<p>Hay mayor preocupación mundial por la seguridad, debido principalmente al terrorismo, seguido por el narcotráfico, contrabando, lavados de activos, etc. ¿El sector empresarial debería preocuparse por esta situación?</p>	 <p>En definitiva. Estos hechos determinan la necesidad de reforzar los sistemas y controles aduaneros incrementando la seguridad de las fronteras. Tomamos esto como base para definir nuestros procesos, de forma que aseguremos un estándar a cumplir y lograr operaciones 100% seguras, agilizando los procesos de inspecciones y trámites.</p>	 <p>Debería ser tema de mucha importancia para el sector empresarial. El gran crecimiento de las actividades ilícitas obliga a las empresas no sólo a tomar conciencia sino a tomar acciones para no verse alcanzado por estas.</p>	 <p>Sí, porque debemos garantizar la seguridad de nuestras operaciones frente a riesgos y amenazas. Gestionarlos apunta a mejorar la competitividad de las empresas. Además a nivel de rentabilidad, el control de los riesgos reduce los costos asociados a la materialización de amenazas.</p>	 <p>Es muy importante que toda empresa tenga una política de prevención ante las actividades ilícitas. Afrontarlos, tomando conciencia de seguridad a nivel de los procesos, minimiza los riesgos en la operatividad aduanera y favorece la seguridad de la carga de nuestros clientes.</p>
<p>La seguridad de la cadena de suministro se perfila como la herramienta más eficaz para prevenir que el crimen organizado utilice la exportación. ¿Desde cuándo su empresa inició acciones para aplicarlo en sus operaciones?</p>	<p>La seguridad siempre ha sido y continuará siendo la base de nuestras operaciones. En el año 2006 obtuvimos la certificación BASC y en el 2015 la certificación OEA.</p>	<p>Desde que escuchamos por primera vez el término “preñado de contenedores” vimos la necesidad de mejorar nuestros procesos y procedimientos de control y de seguridad involucrando y concientizando a todo nuestro personal.</p>	<p>La Corporación Savar inició sus acciones hace nueve años.</p>	<p>Desde nuestra fundación nos ha preocupado tener procesos eficientes que conlleven a la seguridad. La única manera de ser competitivos es implementar programas de seguridad como OEA y BASC que son complementos ideales.</p>
<p>¿Cuál fue la motivación principal que llevó a su empresa decidir obtener la certificación OEA de la SUNAT?</p>	<p>Estuvimos convencidos de los beneficios que genera, como por ejemplo, la cercanía con la Administración Aduanera, la misma que se convierte en aliado estratégico para nuestra organización, así como la consecuente simplificación y agilización de trámites aduaneros, además del reconocimiento a nivel mundial.</p>	<p>Contar con una segunda certificación respecto a temas de seguridad y de procesos en nuestras operaciones, que determine a la empresa como un operador confiable y que esta siguiera estándares a nivel mundial.</p>	<p>Por las siguientes ventajas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Facilitarnos acuerdos comerciales que faciliten nuevos mercados donde tienen como prerrequisito la gestión de la seguridad del comercio. • Rapidez de controles de trámites, seguridad y trazabilidad. • Fortalecimiento del nombre de la empresa por su compromiso con la seguridad. 	<p>Estamos a la vanguardia con toda certificación que agregue valor a nuestros servicios. Estamos siempre alineados de acuerdo al marco jurídico que nos corresponde y en esta oportunidad nos permite mejorar más aún nuestros procesos de operatividad aduanera y servicios en cumplimiento a los lineamientos normativos de SUNAT.</p>

Preguntas	EXSA Gustavo Gómez-Sánchez, gerente general.	DOGANÁ Fernando Florez R., gerente general.	SAVAR David Kuoman S., gerente general.	PALACIOS & ASOCIADOS Alonso Bustamante, gerente general.
¿Observa diferencias y similitudes entre las certificaciones BASC y OEA?	Ambas certificaciones se complementan bajo el mismo objetivo de tener una cadena segura. Por ejemplo, control de socios de negocio, seguridad física, control de personal, etc. En cuanto a diferencias, con el OEA hay accesibilidad para contar con un ejecutivo especializado en nuestro negocio asesorándonos cuando sea necesario, lo cual en nuestro rubro, genera mucho valor.	Ambas certificaciones tienen más similitudes que diferencias. Ambas buscan que las empresas mantengan un sistema de gestión en control y seguridad. También apoyan a que las empresas desarrollen acciones preventivas que minimicen el impacto de los riesgos a los cuales nos vemos expuestos en la cadena de suministro.	Similitudes: Los mecanismos operativos de control y seguridad que se encuentran establecidos en los estándares de la norma BASC y en el reglamento OEA. Diferencias: Requerimiento de información contable tributaria y de la Dirección (representantes). El OEA lo establece como requisito, más no BASC.	Los dos certificados son complementarios uno al otro e importantes en los objetivos para los cuales se han creado, uno bajo su propia normativa y el otro bajo normativa jurídica que finalmente nos facilitan las operaciones de manera eficiente, ágil y a la vez seguras para la mercancía de nuestros clientes
Considerando que ya contaba con la certificación BASC, ¿Sintieron la necesidad de hacerle modificaciones cuando obtuvieron la certificación OEA?	No, ambas normas tienen como objetivo el tener operaciones seguras. En más, encontramos que ambas normas se complementan.	No se realizaron modificaciones ya que cubría todo lo solicitado por la norma que ampara la certificación OEA. Pero sí se han realizado cambios en la política de seguridad conforme a las actualizaciones de la norma BASC.	No. Sólo ampliar incluyendo los temas contables tributarios.	Nuestra Política de Seguridad está enmarcada en un lineamiento interno de mejoramiento y revisión anual, estamos siempre buscando las modificaciones necesarias con vistas a cumplir nuestra misión y visión a futuro.
¿Tiene alguna crítica constructiva para la SUNAT en relación a la implementación y el proceso de certificación OEA, de tal manera que más empresas decidan obtenerla?	Creemos que deben comunicar mejor los beneficios que esta certificación genera. Asimismo, deberían apoyarse en el testimonio de nosotros los certificados, sobre las ventajas que ya estamos gozando con esta certificación.	En la medida que SUNAT pueda otorgar mayores beneficios a las empresas OEA, más empresas decidirán obtenerla. Otro punto importante es que las empresas tengan claro que se trata de una certificación y no de una fiscalización por parte de SUNAT.	La información de la certificación OEA no es tan difundida, así como las auditorías no son periódicas.	La SUNAT se esfuerza en ser un actor importante que conlleve al Estado a cumplir con sus compromisos internacionales en aras del comercio seguro. El empresariado debe apoyar el desarrollo nacional.
¿Cómo observa el futuro del comercio exterior peruano e internacional en el tema de seguridad?	El Estado está tomando medidas correctas, como la Verificación de Masa Bruta de contenedores. Sugerimos promover la colaboración y coordinación entre los distintos organismos públicos para mejorar la concordancia entre las normas. También promover la participación del Sector Privado en equipos multifuncionales de mejora continua.	Creo que cada día se irán mejorando más los estándares de seguridad, obligando a todos los participantes del comercio exterior a adoptarlos con la finalidad de que sus empresas no se vean involucradas en actos ilícitos.	Se incrementarán cada vez más las transacciones comerciales a nivel global, lo que genera nuevas amenazas, por tanto el control y la gestión de los riesgos se vuelve primordial para garantizar la seguridad del comercio exterior internacional.	Creemos que va ser favorable. El Perú está siendo reconocido como un mercado emergente desde hace varios años y eso se demuestra en los indicadores de comercio exterior, producto en parte de mejorar la seguridad de nuestros procesos.

BASC AND AEO/SUNAT CERTIFICATIONS COMPLEMENT EACH OTHER

Four companies certified with both certifications coincide

Questions	EXSA Gustavo Gómez-Sánchez, general manager	DOGANA Fernando Florez R., general manager	SAVAR David Kuoman S., general manager	PALACIOS & ASOCIADOS Alonzo Bustamante, general manager
				
There is a greater concern about security worldwide, mainly because of terrorism, followed by drug trafficking, smuggling, money laundering, etc. Should the business sector be worried about this situation?	Most definitely. These actions determine the need to reinforce customs systems and controls, increasing security in the borders. We take this as a basis to define our processes in order to ensure a standard to comply with and achieve 100% secure operations, accelerating processes involving inspections and paperwork.	It should be a very important matter for the business sector. Companies not only need to become aware of the huge rise of illicit activities, but also take action so as not to be reached by them.	Yes, because we need to guarantee the security of our operations in the face of risks and threats. The idea of managing them is to improve companies' competitiveness. Besides, at the level of profitability, risk control reduces costs associated to the materialization of threats.	It is very important for every company to have a policy to prevent illicit activities. To face them, becoming aware of security in processes, minimizes risks in customs operations and favors our customers' cargo security.
Supply chain security presents itself as the most effective tool to prevent organized crime from exporting. When did your company start actions to apply it in its operations?	Security has always been and will continue being the basis of our operations. We got the BASC certification in the year 2006, and the AEO certification in the year 2015.	Since the first time we heard the term "rip off", we saw the need to improve our control and security processes and procedures, involving all our staff and raising awareness.	Savar Corporation started actions nine years ago.	Since our foundation, we have been concerned about having efficient processes that lead to security. The only way of being competitive is to implement security programs like AEO and BASC, which complement each other perfectly.
What was the main motivation for your company to decide to get an AEO certification from SUNAT?	We were convinced by the benefits it provides, like its closeness to the Customs Administration, which becomes a strategic ally for our organization, as well as the resulting customs paperwork simplifications and speeding-up, besides worldwide recognition.	To have a second certification in issues related to security and processes for our operations, which defines our company as a reliable operator, and that it follows worldwide standards.	Because of the following advantages: <ul style="list-style-type: none"> • It facilitates commercial agreements with new markets where trade security management is a prerequisite. • It is fast at paperwork, security and traceability controls. • It strengthens the company name due to its commitment to security. 	We are at the vanguard with every certification that adds value to our services. We are always aligned to our appropriate legal framework, and, in this opportunity, it allows us to improve our customs operational processes and services even more, in compliance with SUNAT's regulatory guidelines.

Preguntas	EXSA Gustavo Gómez-Sánchez, general manager	DOGANA Fernando Florez R., general manager	SAVAR David Kuoman S., general manager	PALACIOS & ASOCIADOS Alonzo Bustamante, general manager
Do you see differences (and similarities) between BASC and AEO certifications?	Both certifications complement each other since their goal for a secure chain is the same. For example, business partners control, physical security, staff control, etc. Regarding the differences, the AEO gives access to an executive specialized in our business that gives advice when necessary, which generates a lot of value in our sector.	Both certifications have more similarities than differences. Both look for companies to keep a management system of control and security. They also support companies to develop preventive actions that minimize the impact of the risks we are exposed to in the supply chain.	Similarities: Operational mechanisms of control and security that are established in the BASC framework of standards and the AEO regulations. Differences: The AEO requires information about the accounting and the Board (representatives), but not BASC.	Both certifications complement each other and are important for the objectives they have set, one under its own regulations and the other one under legal regulations, which ultimately facilitate our operations, making them efficient, fast and safe for our customers' goods.
Considering you already had the BASC certification, did you feel the need to make changes when you got the AEO certification?	No, both regulations have secure operations as their goal. Moreover, we find they both complement each other.	No changes were made since it covered everything requested by the regulation protected by the AEO certification. However, changes have been made in the security policy according to the updates of the BASC regulation.	No. Just an extension to include accounting information.	Our Security Policy is framed in an internal guideline of improvement and annual review. We are always looking to make the necessary changes in order to fulfill our mission and vision to the future.
Do you have any constructive criticism for SUNAT in relation to the implementation and process of the AEO certification, so more companies decide to get it?	We believe that the benefits this certification generates should be better communicated. Likewise, you should use the testimonies of the certified companies about the advantages that we are already enjoying with this certification.	If SUNAT can provide more benefits to AEO companies, more companies will decide to get it. Another important point is that companies clearly understand it is a certification and not an audit from SUNAT.	The information about the AEO certification is not so spread, and audits are not so periodic.	SUNAT makes an effort to be an important stakeholder that helps the State to fulfill its international commitments in the interest of safe trade. The business sector should support national development.
How do you see the future of Peruvian and international foreign trade in terms of security?	The State is taking the right measures, like the Verification of Gross Mass in containers. We suggest promoting cooperation and coordination among the different public organizations to improve consistency between regulations. Also, we suggest promoting the participation of the Private Sector in multifunctional teams of continuous improvement.	I think that security standards will improve everyday, making all stakeholders in foreign trade adopt them so their companies are not involved in illicit actions.	Commercial transactions will increase more and more worldwide, which generates new threats. Therefore, risk control and management becomes essential to guarantee international foreign trade security.	We think it is going to be favorable. Peru is being recognized as an emerging market since several years ago, and that is shown in the indicators of foreign trade as a result of improving our security processes in part.



El nuevo tercer pilar del Marco SAFE de la OMA

THE NEW THIRD PILLAR OF THE WCO SAFE FRAMEWORK

Desde que la Organización Mundial de Aduanas (OMA) adoptó en junio de 2005 el Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Mundial (Marco SAFE), este importante documento ha tenido actualizaciones y mejoras.

Since the World Customs Organization (WCO) adopted the SAFE Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade (SAFE Framework) in June 2005, this important document has been updated and improved.

La versión 2007 de esta herramienta incorpora disposiciones detalladas sobre las condiciones y requisitos para las aduanas y los operadores económicos autorizados (OEA), los que fueron desarrollados inicialmente en un documento separado. Esta adición fue motivado por la percepción de que las Aduanas y las empresas puedan beneficiarse teniendo todas las disposiciones de relativos al Marco SAFE y el programa OEA fácilmente disponibles en un único instrumento integrado.

En junio de 2010 la OMA publicó su Paquete SAFE que reunió a todos sus instrumentos y lineamientos que apoyan la implementación del Marco SAFE. La versión de junio de 2012 del Marco SAFE incluye las nuevas partes 5 y 6 en relación a la Gestión Coordinada de Fronteras y la Continuidad y Reanudación del Comercio. Asimismo, un nuevo anexo I para definiciones, incluyendo la definición de "carga de alto riesgo" también fue añadido.

En la más reciente versión del Marco SAFE lanzada en junio de 2015, se incluye, entre otras cosas, la incorporación del nuevo Pilar 3 para fomentar una cooperación más estrecha entre las aduanas y otros organismos gubernamentales, asegurando de este modo una respuesta gubernamental eficiente y eficaz a los desafíos de seguridad de la cadena de

The 2007 version of this tool incorporated detailed provisions on the conditions and requirements for Customs and Authorized Economic Operators (AEO), initially developed in a separate document. The addition was driven by the perception that Customs and its business partners would benefit from having all SAFE and AEO provisions readily available in a single comprehensive instrument.

In June 2010 the WCO issued its SAFE Package, which brought together all instruments and guidelines that support implementation of the SAFE Framework. The June 2012 version of the SAFE Framework included new parts 5 and 6 in respect of Coordinated Border Management and Trade Continuity and Resumption. Likewise, a new Annex I for Definitions including definition of 'high risk cargo' was also added.

The most recent SAFE Framework version was launched in June 2015. It includes, among other things, addition of a new Pillar 3 to foster closer cooperation between Customs and other government agencies, ensuring an efficient and effective government response to the challenges of supply chain security. It also incorporates standards for 'Pre-loading Advance

suministro. Esta versión también incorpora estándares para la “Información adelantada de pre-embarque” (Pre-loading Advance Cargo Information, ACI) en relación a la carga aérea con la finalidad de realizar una primera capa de análisis de riesgos de seguridad; también incluye la definición de “contenedor” para los propósitos del Marco SAFE así como actualiza pertinentemente su texto en vista del desarrollo de los volúmenes 1 y 2 del compendio Gestión de Riesgos de la OMA.

Como bien dice la OMA: “Es inaceptable e innecesario inspeccionar cada envío. De hecho, si esto se llevara a cabo se paralizaría el comercio mundial.” Por este motivo la utilización intensiva de sistemas informatizados para el análisis de riesgo es promovida entre las administraciones aduaneras del mundo, lo que debe llevar a no sobrecargar a la comunidad comercial internacional con distintos requisitos para asegurar y facilitar el comercio, acción paralela a la necesidad de reconocer otras normas internacionales. De esta manera, la OMA practica la política de elaborar un conjunto de normas aduaneras internacionales que no repitan o contradigan otros requisitos intergubernamentales.

Elementos básicos del Marco SAFE

Como se recuerda, el Marco SAFE consta de cuatro elementos:

Cargo Information (ACI)’ in respect of air cargo, for carrying out a first layer of security risk analysis; the definition of ‘container’ for the purposes of the SAFE Framework; and updating of the relevant text in view of the development of the WCO Risk Management Compendium Volumes 1 and 2.

As the WCO says, “It is an unacceptable and an unnecessary burden to inspect every shipment. In fact, doing so would bring global trade to a halt.” For this reason, Customs administrations around the world are encouraged to intensely use automated systems for risk management, so as not to burden the international trade community with different requirements to secure and facilitate commerce, and there should be recognition of other international standards. This way, there should be one set of international Customs standards developed by the WCO that do not duplicate or contradict other intergovernmental requirements.

Core elements of the SAFE Framework

The SAFE Framework consists of four core elements:

Estándares para implementar el tercer Pilar del Marco SAFE

Estándar	Nombre	Descripción
Cooperación dentro del gobierno		
1	Cooperación mutua	Promover la cooperación entre sus aduanas y otras entidades gubernamentales
2	Cooperación en acuerdos y procedimientos	Desarrollar y mantener acuerdos y procedimientos de cooperación entre sus entidades
3	Alineación de programas de seguridad	Ajustar los requerimientos de los diferentes programas de seguridad que podría haber en un país
4	Armonización nacional de medidas de control	Armonizar las medidas de control de seguridad de diferentes agencias gubernamentales.
5	Desarrollo de medidas de continuidad y reanudación	Aduanas y otros organismos públicos así como el sector privado deben identificar sus respectivas responsabilidades con el fin de continuar con el comercio en caso de un incidente perturbador.
Cooperación con gobiernos		
6	Cooperación mutua	Los gobiernos deben fomentar la cooperación mutua entre sus aduanas y otros organismos gubernamentales competentes.
7	Desarrollo de acuerdos de cooperación o protocolos	Los gobiernos deben desarrollar estos acuerdos entre sus entidades que trabajan en frontera compartida o dentro de una unión aduanera.
8	Armonización de programas de seguridad	Armonizar los requisitos de los distintos programas de seguridad (mejora de beneficios y reducir la duplicación innecesaria, por ejemplo).
9	Armonización de medidas de cruce de fronteras	Los gobiernos deben trabajar para armonizar las medidas de control transfronterizo (reconocimiento mutuo de las medidas de control y programas de cumplimiento, por ejemplo).
Cooperación multinacional		
10	Establecimiento de cooperación mutua	Los gobiernos deben fomentar la cooperación entre los organismos internacionales involucrados con la seguridad cadena de suministro.
11	Desarrollo de acuerdos de cooperación o protocolos	La OMA debe desarrollar y mantener acuerdos de cooperación con los organismos internacionales (por ejemplo, OACI, OMI, etc.) involucrados con la seguridad de la cadena de suministro.

Fuente: Marco SAFE, junio 2015.

Standards to implement the third Pillar of the SAFE Framework

Standard	Name	Description
Cooperation within government		
1	Mutual Cooperation	Foster mutual cooperation between their Customs administration and other competent government agencies.
2	Cooperative Arrangements/Procedures	Develop and maintain cooperative arrangements or procedures among their agencies.
3	Alignment of security programs	Align the requirements of the various security programs that there might be in a country.
4	Harmonization of national control measures	Harmonize the security control measures of the different government agencies.
5	Development of continuity and resumptions measures	Customs should work with other government agencies as well as the private sector to identify their respective responsibilities in order to continue trade in the event of a disruptive incident.
Cooperation between and among governments		
6	Mutual Cooperation	Governments should foster mutual cooperation between Customs administrations and other competent government agencies.
7	Development of Cooperative Arrangements or Protocols	Governments should develop cooperative arrangements among their agencies that are working on a shared border or within a Customs Union.
8	Harmonization of security programs	Harmonize the requirements of the various security programs (improve benefits and reduce unnecessary duplication, for instance).
9	Harmonization of cross-border control measures	Governments should work to harmonize cross-border control measures (mutual recognition of control measures and compliance programs, for instance).
Multinational Cooperation		
10	Establishment of Mutual Cooperation	Governments should foster cooperation between and among international bodies that are involved with supply chain security.
11	Development of cooperative arrangements or protocols	The WCO should develop and maintain cooperative arrangements with those international governmental bodies (e.g. ICAO, IMO, etc.) that are involved with supply chain security.

Source: SAFE Framework, June 2015.

1. El Marco armoniza los requisitos de la información electrónica avanzada sobre los envíos destinados al interior, al exterior o que están en tránsito.
 2. Cada país que adopte el Marco SAFE se compromete a aplicar un enfoque de análisis de riesgo para resolver las amenazas de la seguridad.
 3. Estipula que, a pedido del país de destino, la aduana del país de despacho realizará una inspección de los contenedores y de la carga de alto riesgo con destino al exterior, preferentemente utilizando equipos de detección no intrusiva como por ejemplo, máquinas de rayos X y detectores de radiación.
 4. El Marco SAFE define los beneficios que las Aduanas ofrecerán a las empresas que cumplan con las normas de seguridad de la cadena logística y que apliquen las mejores prácticas.
1. The Framework harmonizes the advance electronic cargo information requirements on inbound, outbound and transit shipments.
 2. Each country that joins the SAFE Framework commits to employing a consistent risk management approach to address security threats
 3. It requires that, at the reasonable request of the receiving nation, the sending nation's Customs administration will perform an outbound inspection of high-risk cargo and/or transport conveyances, preferably using non-intrusive detection equipment such as large-scale X-ray machines and radiation detectors.
 4. the SAFE Framework suggests benefits that Customs will provide to businesses that meet minimal supply chain security standards and best practices.

Los pilares del Marco SAFE

Los cuatro elementos básicos del Marco SAFE se basaban hasta el 2015 en dos pilares: a) asociación Aduanas-Aduanas y b) Aduanas-Empresas. Esta estrategia del pilar o columna presenta muchas venta-

Pillars of the SAFE Framework

The four core elements of the SAFE Framework were based on two pillars until 2015: a) Customs-to-Customs network arrangements, and b) Customs-to-Business partnerships. The pillar strategy has many advantages that involve a set of standards that are

jas, suponen un conjunto de normas que se combinan para facilitar la comprensión y la rápida aplicación internacional. Actualmente, desde junio de 2015, existe adicionalmente el pilar c) cooperación entre Aduanas y otras entidades gubernamentales.

De esta manera, de acuerdo a la edición 2015 del Marco SAFE, ahora se incluye la tercera columna la cual prevé la cooperación a tres niveles: cooperación dentro del gobierno; cooperación técnica entre los gobiernos; y la cooperación multinacional. La OMA ya ha desarrollado un número de herramientas que apoyan este tercer Pilar, en particular los Compendios sobre Gestión Coordinada de Fronteras y la Ventanilla Única (Compendiums on Coordinated Border Management and the Single Window), documentos que en forma continua están siendo actualizados.

Entre las especificaciones técnicas que la OMA establece para la implementación de este tercer Pilar se menciona 11 estándares (ver cuadro respectivo), los cuales están agrupados en los siguientes grupos: cooperación dentro del gobierno, cooperación entre y con gobiernos, y cooperación multinacional.

Porque la cooperación importa

Desde el inicio del Marco Normativo SAFE, junio 2005, se dio particular importancia a la cooperación entre las aduanas y otros organismos gubernamentales e intergubernamentales que participan en el comercio internacional y la seguridad de la cadena. Para la OMA esta importancia ha aumentado desde entonces. Por ello, en la edición 2015 del Marco SAFE esta organización ha introducido una serie de herramientas e instrumentos claves, en especial la Gestión Coordinada

consolidated to guarantee ease of understanding and rapid international implementation. Since June 2015, there is an additional pillar c) Customs-to-other Government Agencies co-operation.

According to the SAFE Framework 2015 edition, a third pillar is included now, which anticipates the cooperation at three levels: cooperation within government; cooperation between and among governments; and multinational cooperation. The WCO has introduced a number of tools that support this third Pillar, especially the Coordinated Border Management and Single Window Compendiums, which are continuously being updated.

Among the technical specifications the WCO sets for the implementation of this third Pillar, 11 standards (see corresponding chart) are mentioned, which are grouped as follows: cooperation within government; cooperation between and among governments; and multinational cooperation.

Why cooperation matters

Since the development of the SAFE Framework in 2005, the importance of cooperation between Customs and other Government and Inter-Government agencies involved in international trade and supply chain security

Estándares de los primeros dos pilares

Pilar 1 Asociación Aduanas – Aduanas (11 estándares)

- 1) Gestión integrada de la cadena logística
- 2) Autoridad para inspeccionar la carga
- 3) Tecnología moderna en los equipos de inspección
- 4) Sistema de análisis de riesgo
- 5) Carga o contenedores de alto riesgo
- 6) Información electrónica anticipada
- 7) Selectividad y comunicación
- 8) Evaluación del rendimiento
- 9) Evaluación de seguridad
- 10) Integridad de los agentes
- 11) Inspección de mercancías destinadas a la exportación

Pilar 2: Asociación Aduanas-Sector Privado (6 estándares)

- 1) Asociación
- 2) Seguridad
- 3) Autorización
- 4) Tecnología
- 5) Comunicación
- 6) Facilitación

Fuente: Marco SAFE de la OMA, ediciones 2007, 2010, 2015



Seguridad • Identificación • Control



KIT DE SEGURIDAD

ARMALO DE ACUERDO A TU NECESIDAD

Av. El Sauce 145 - Surquillo Lima - Perú
Tel.: 273 7179 / 273 7181

989 290 391
ventas@flink.pe

www.flink.pe

Standards of the first two pillars

Pillar 1 Customs-to-Customs network arrangements (11 standards)

- 1) Integrated Supply Chain Management
- 2) Cargo Inspection Authority
- 3) Modern Technology in Inspection Equipment
- 4) Risk-Management Systems
- 5) Selectivity, profiling and targeting
- 6) Advance Electronic Information
- 7) Targeting and Communication
- 8) Performance Measures
- 9) Security Assessments
- 10) Employee Integrity
- 11) Outbound Security Inspections

Pillar 2: Customs-to-Business partnerships (6 standards)


- 1) Partnership
- 2) Security
- 3) Authorization
- 4) Technology
- 5) Communication
- 6) Facilitation

Source: WCO SAFE Framework, 2007, 2010 and 2015 editions.

de Fronteras y la Ventanilla Única que impacta y da pautas para la cooperación entre aduanas y otros organismos gubernamentales e intergubernamentales.

El principal objetivo de esta cooperación es garantizar que la respuesta del gobierno a los retos de la seguridad de la cadena de suministro sea eficiente y eficaz, evitando la duplicación de requisitos e inspecciones, racionalizando los procesos, y en última instancia trabajar hacia estándares globales que aseguren el movimiento de mercancías de una manera que facilite el comercio.


Hay muchas entidades gubernamentales que cooperan con la aduana en el área de seguridad de la cadena de suministro. Estas entidades incluyen pero no están limitadas a las autoridades de seguridad del transporte, autoridades del interior (policía, por ejemplo), entidades que operan en las fronteras (por ejemplo, agricultura) y entidades que emiten licencias.

Para la OMA, hay una variedad de potenciales maneras de cooperación mutua: las entidades pueden compartir instalaciones comunes, equipamiento, bases de datos, intercambio de información, y realizar de forma conjunta evaluaciones de riesgos, programas de validación o inspecciones. Esto puede incluir también la alineación de diferentes entidades en programas de seguridad y medidas de control. A nivel nacional la cooperación entre varias agencias es esencial. Dada la naturaleza de la cadena de suministro global, la cooperación efectiva también debe ser promovida bilateral y multilateralmente entre y con organizaciones que representan diferentes sectores y áreas de regulación con el fin de fomentar y establecer la armonización internacional y reducir la carga para el comercio y los gobiernos. 

has increased, according to the WCO. Therefore, in the SAFE Framework 2015 edition, the WCO has introduced a number of key tools and instruments especially the Coordinated Border Management and Single Window Compendiums that impact on and guide cooperation between Customs and other Government Agencies and Inter-Government Agencies.

The main objective of this cooperation is to ensure that the government response to the challenges of supply chain security is both efficient and effective, by avoiding duplication of requirements and inspections, streamlining processes, and ultimately working toward global standards that secure the movements of goods in a manner that facilitates trade.

There are many governmental agencies that cooperate with Customs in the area of supply chain security. Partnering agencies include but are not limited to transport security authorities, interior authorities (e.g. police), agencies operating at the border (e.g. agricultural), and licensing agencies.

For the WCO, there is a variety of potential forms of mutual cooperation: agencies may share common facilities, equipment, databases, exchange information, and jointly conduct risk assessment, program validations or inspections. It may also include aligning the various agencies' security programs and control measures. Cooperation across various agencies is essential at the national level. Given the nature of the global supply chain, such effective cooperation must also be promoted bilaterally and multilaterally between and among organizations representing different sectors and regulatory areas in order to foster and establish international harmonization and reduce burden on both trade and governments. 

Los nodos de la cadena de suministros donde podría haber manipulación

SUPPLY CHAIN NODES WHERE THERE MIGHT BE MANIPULATION

La OMA inició el desarrollo de las Directrices Aduaneras para la Gestión Integrada de la Cadena de Suministros (Directrices ISCM) como resultado de los atentados del 11 de septiembre de 2001 contra los Estados Unidos.

En efecto, fue una respuesta a la invocación lanzada por los países miembros de la OMA y otros organismos internacionales como el Grupo de los Ocho (G8) y la Organización Marítima Internacional (OMI), en cuya consecuencia se adoptó la Resolución sobre la Seguridad de la cadena logística y la facilitación del comercio en las Sesiones del Consejo de la OMA celebradas en junio de 2002.

Esa Resolución abordó una serie de medidas encaminadas a proteger la cadena logística internacional de los actos de terrorismo y otras actividades delictivas, sin descuidar los principios sobre facilitación comercial. La OMA recomendaba a los países que aplicaban estas Directrices a crear una infraestructura técnica necesaria, incluyendo sistemas aduaneros de TI (tecnología informática), así como se les pedía elaborar un marco legal nacional adecuado que legisle las siguientes directrices, las cuales fueron adoptadas en el año 2004:

- La evaluación de riesgos y los controles en la exportación,
- La utilización de una Referencia única de envío,
- Quién debe facilitar la información y quién es legalmente responsable,
- Qué información se debe solicitar a quién a efectos de evaluación de riesgos,
- La garantía de que la información se envía una única vez,
- A quién se debe transmitir dicha información,
- Cuándo y en qué punto del procedimiento comercial debe facilitarse la información,
- El modo en que dicha información se debe facilitar,
- De qué métodos de simplificación y facilitación dispondrá la Aduana para las empresas autorizadas y los operadores económicos seguros,
- En qué modo se recibirá y protegerá la información recibida.

Motivación de las Directrices

De acuerdo al documento "Programas de operadores económicos autorizados" (marzo 2010) publicado por la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID por sus siglas en inglés), en los días posteriores a los atentados del 11 de septiembre de 2001 contra los Estados Unidos, fue suspendido casi todo el tráfico aéreo en el país y fueron cerrados las fronteras terrestres y puertos marítimos.

The WCO started developing the Customs Guidelines on Integrated Supply Chain Management (ISCM Guidelines) as a result of the September 11, 2001, attacks on the United States. Actually, it responded to the call for action from WCO Members and other international bodies, such as the Group of 8 (G8) and the International Maritime Organization (IMO), by adopting the Resolution on Supply Chain Security and Trade Facilitation at the June 2002 Council Sessions.

This Resolution addressed a series of steps to protect the international trade supply chain from acts of terrorism and other criminal activities, while pursuing established facilitation principles. The WCO recommended countries implementing these Guidelines to establish the necessary technical infrastructure, including Customs IT (information technology) systems and be required to develop the appropriate legal framework required by national law regulating the following guidelines, which were adopted in the year 2004:

La OMA recomendaba a los países que aplicaban estas Directrices a crear una infraestructura técnica necesaria, incluyendo sistemas aduaneros de TI (tecnología informática), así como se les pedía elaborar un marco legal nacional adecuado que legisle las siguientes directrices, las cuales fueron adoptadas en el año 2004:

- Risk assessment and controls at export,
- The use of a Unique Consignment Reference (UCR),
- Who has to provide the information and who is legally liable,
- Which information would have to be requested from whom for risk assessment ensuring that information is submitted only once,
- To whom this information has to be transmitted,
- When and at what point in the trade process the information has to be provided,
- How the information has to be provided,
- What simplifications and facilitation the Customs will provide to authorized traders and secure economic operators,
- How the information received will be used and protected.

“El impacto económico de estas suspensiones resonó en los Estados Unidos y en todo el mundo, sacando a relucir la vulnerabilidad de las cadenas de suministro internacionales. Los Estados Unidos, Canadá, Nueva Zelanda, Jordania, Suecia, Países Bajos, Australia y Singapur reaccionaron con rapidez para implementar programas de seguridad, predecesores de los programas OEA” señala dicho documento.

Los programas de seguridad en los países mencionados en el documento fueron desarrollados por las administraciones aduaneras de los países con la activa participación de representantes del sector privado, empresas relacionadas al comercio internacional, los que finalmente son los protagonistas en las cadenas de suministro global. En efecto, participaron fabricantes, importadores, exportadores, transportistas, consolidadores, puertos, aeropuertos, operadores de terminales, operadores integrados, depósitos y distribuidores. Fue así que luego de identificar la necesidad de desarrollar una serie de estrategias uniformes para asegurar, y a la vez facilitar, el movimiento comercial global, la OMA elaboró las Directrices ISCM listadas arriba.

Los riesgos en los nodos logísticos

Según la RAE, la palabra nodo procede del latín *nodus* ‘nudo’ y en un esquema o representación gráfica en forma de árbol, es cada uno de los puntos de origen de las distintas ramificaciones. En el plano logístico, de acuerdo a la CEPAL (Boletín FAL Edición N° 274, Número 6 de 2009), “... las plataformas logísticas multimodales son nodos logísticos que conectan diferentes modos de transporte de una forma transparente para el usuario, donde el énfasis del proceso está en los servicios de valor agregado a la carga y no en el modo de transporte utilizado.”

En términos sencillos, un nodo podría ser definido

Reasoning behind the Guidelines

According to the “Authorized Economic Operator Programs” document (March 2010), published by the United States Agency for International Development (USAID), in the days after the September 11, 2001, attacks on the United States, nearly all air traffic over the United States was grounded, and land borders and seaports were sealed.

The document points out, “The economic impact of these shutdowns resonated within the United States and throughout the world, demonstrating the vulnerability of international supply chains. The United States, Canada, New Zealand, Jordan, Sweden, Netherlands, Australia, and Singapore moved quickly to implement security programs, predecessors of AEO programs.”

The security programs of the countries mentioned in the document were developed by their Customs administrations together with active private sector participants, that is, companies related to international trade, which are at the end the main figures in the global supply chains. Actually, the participants included manufacturers, importers, exporters, carriers, consolidators, ports, airports, terminal operators, integrated operators, warehouses, and distributors. Recognizing the need to develop a uniform set of strategies to secure—yet facilitate—the movement of global trade, the WCO developed the ISCM Guidelines listed above.

Risks in supply nodes

According to the Royal Spanish Academy (RAE), the word node comes from the Latin word *nodus* ‘nudo’, and it is a schema or tree-shaped graphic representation; it is each one of the points of origin of the different ramifications. On the logistics side, according to ECLAC (Bu-

16 nodos de la cadena de suministro donde se pueden manipular la carga

1	Punto de origen de la carga (proveedor o fábrica)
2	Punto de origen del embalaje
3	Punto de origen del contenedor (carga contenerizada)
4	Acoplamiento de carga y embalaje
5	Consolidación de carga o sellado de contenedores
6	Almacenaje antes del transporte
7	Movimiento de carga al puerto de origen
8	Puerto de origen (aeropuerto, terminal o instalación marítima, empresa de transporte terrestre)
9	Transporte internacional
10	Puerto de entrada (aeropuerto, terminal o instalación marítima, puerto de entrada fronterizo).
11	Movimiento al punto de desconsolidación
12	Almacenaje antes de procesar
13	Desconsolidación
14	Movimiento hacia el destino
15	Destino
16	Flujo de información asociada con la carga (extremo a extremo).

Fuente: Programas de operadores económicos autorizados, USAID, marzo 2010. Cada nodo representa una oportunidad o condición para acceder al medio de transporte o a la carga.

16 supply chain nodes where goods can be manipulated


1	Origination of cargo (supplier or factory)
2	Origination of packaging
3	Origination of container (if containerized cargo)
4	Mating of cargo and packaging
5	Consolidating of cargo or sealing of container
6	Storage before transport
7	Movement of cargo to port of origin
8	Port of origin (airport, marine terminal or facility, trucking company)
9	International transportation
10	Port of entry (airport, marine terminal or facility, border port of entry)
11	Movement to deconsolidation point
12	Storage before processing
13	Deconsolidation
14	Movement to destination
15	Destination
16	Information flow associated with cargo (end-to-end)

Source: Authorized Economic Operator Programs, USAID, March 2010. Each node presents an opportunity or requirement for gaining access to the means of transport or cargo.

como la confluencia geográfica de dos o más actividades relacionadas al proceso de exportación de un producto, donde básicamente se añade valor al costo de manejo del producto. Estos puntos pueden presentar riesgos para la carga en la medida que se puede infiltrar mercancías o personas ajenas al proceso.

De acuerdo al documento de la USAID, en el 2007 los especialistas que trabajaron la Estrategia de EE.UU. para Mejorar la Seguridad Internacional de la Cadena de Suministros, hallaron 16 nodos críticos donde podrían suceder manipulaciones. Los 16 nodos expuestos en el cuadro correspondiente, reflejan los puntos de la cadena de suministros de un típico producto de exportación donde las empresas deben enfocar su atención para prevenir las amenazas como parte de su política de manejo de riesgos. En la práctica, los nodos listados son representativos también en la actualidad.

Las Directrices ISCM mencionadas anteriormente así como, sobre todo, el Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Mundial (Marco SAFE), abarcan los estándares que sirven para el manejo adecuado de los riesgos en los nodos. Las Directrices ISCM fueron adoptadas en el año 2004 pero al siguiente año, en junio de 2005, la OMA adoptó el Marco SAFE el cual establece principios y normas y además, fue presentado para que los países miembros de la OMA los adopten como fundamentos básicos para la seguridad de la cadena de suministros mundial.


Inicialmente el Marco SAFE se sustentaba en dos pilares: (1) las asociaciones de aduanas a aduanas y (2) las asociaciones de aduanas a empresas. En el 2015 se ha añadido otro pilar más: (3) la relación de aduanas con otros organismos públicos. El Marco SAFE es actualmente la principal herramienta de la OMA para asegurar la cadena de suministro. 

letin FAL N° 274, Number 6/2009), "...multimodal logistic platforms are logistic nodes connecting different modes of transport, emphasizing added value services and not the specific transport modality used."

In simple terms, a node could be defined as the geographic convergence of two or more activities related to the export process of a product, where basically value is added to the handling cost of the product. These hubs may present risks to the cargo, since goods or people that are not part of the process may be infiltrated.

According to the USAID document, the specialists that worked on the U.S. Strategy to Enhance International Supply Chain Security in 2007 identified 16 critical nodes where goods could be manipulated. The 16 nodes, presented in the corresponding chart, show the supply chain hubs of a typical export product, where companies have to pay attention in order to prevent threats, as part of their risk management policy. In practice, the listed nodes are also currently representative.

The aforementioned ISCM Guidelines, as well as—and specially—the Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade (SAFE Framework), include the standards for an appropriate node risk management. The ISCM Guidelines were adopted in the year 2004, but the following year, in June 2005, the WCO adopted the SAFE Framework, which sets principles and standards. In addition, it was presented so the WCO Members adopt them as the basics for global supply chain security.

Initially, the SAFE Framework was based on two pillars: (1) Customs-to-Customs partnerships and (2) Customs-to-business partnerships. In 2015, another pillar was added: (3) Customs-to-other government and inter-government organizations. The SAFE Framework is currently the main tool of the WCO for supply chain security. 

Flujo mundial de contenedores en el 2015

GLOBAL CONTAINER TRAFFIC IN 2015

Fuerte reducción de tasa de crecimiento en el 2015 en el marco de una economía mundial aun débil y una reestructuración del mercado marítimo global a través de barcos más grandes y menos navieras.

Major growth rate slowdown in 2015 due to a still weak global economy and a reorganization of the global maritime market with bigger ships and less shipping companies.



De acuerdo a la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) “Durante el 2015 el tráfico global y regional de contenedores en puertos tuvo un bajo dinamismo. En el mundo, creció tan sólo un 1,1%, de acuerdo a las estimaciones de Alphaliner, basadas en una encuesta preliminar a más de 400 puertos a nivel mundial. El crecimiento en el tráfico de contenedores durante el año pasado registró el segundo lugar de menor crecimiento anual jamás registrado en la industria, superado sólo por los bajos resultados obtenidos el año 2009 cuando la industria global de tráfico de contenedores registró una baja de -8,4%, debido a la crisis financiera mundial.”

Esta conclusión, consignada en Maritime & Logistics Bulletin (No 61, marzo 2016) de esta organización de las Naciones Unidas, señala la no correspondencia entre los niveles de crecimiento de la producción (PBI) y el tráfico de contenedores (en TEUs). Así, mientras que en el 2015 el PBI mundial habría crecido en 3,1% (según el FMI), se

According to the Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC), “On a global scale, during 2015, the containers traffic in ports also had a low dynamism. The global container throughput grew by only 1.1% in 2015, according to Alphaliner’s estimates based on a preliminary survey of over 400 ports worldwide. Last year’s global throughput growth logged the second lowest annual growth rate ever recorded for the industry, surpassed only by the record low of 2009 when it declined by -8.4% due to the global financial crisis.”

This conclusion, stated in the Maritime & Logistics Bulletin (No 61, March 2016) of this United Nations organization, points out there is no connection between the throughput growth levels (GDP) and the container traffic (in TEUs). Therefore, while the global GDP grew by 3.1% in 2015 (according to the IMF), container traffic

estima que el flujo de contenedores lo hizo en menos de la mitad de dicha tasa de crecimiento.

De confirmarse las cifras para el 2015, la situación del comercio marítimo sería preocupante. Primero, porque en el 2014, de acuerdo a cifras de la Organización de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD por sus siglas en inglés), en el 2014 el tráfico de contenedores creció 5,1% y el año anterior (2013) lo hizo en 4,3%, años en que el PBI mundial creció 2,5% y 2,4%, respectivamente. La menor tasa de crecimiento entre el 2014 y 2015, del 5,1% al 1,1%, es una cifra que nadie previó.

En su pronóstico mundial para el 2014, la UNCTAD

is estimated to have grown less than half of that growth rate.

If these figures for 2015 were confirmed, the situation of maritime trade would be alarming. First of all, according to the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), container traffic grew by 5.1% in 2014, and by 4.3% the previous year (2013), whereas the global GDP grew by 2.5% and 2.4%, respectively. Nobody foresaw the lowest growth rate, from 5.1% to 1.1%, between 2014 and 2015.

In its global forecast for 2014, the UNCTAD (Review of Maritime Transport 2014) said that some trends may

En Latinoamérica

Mientras tanto, a nivel regional, la Cepal afirma que en el 2015, los puertos de América Latina y el Caribe movilizaron en promedio un 3,0% de contenedores más que en 2014, en un escenario donde el valor de las exportaciones de la región sufrió una contracción de un 11,6% y el de las importaciones se redujeron en un 9,3% al tiempo que las economías de la región redujeron su PIB de un 0,4%.

En el Perú, el movimiento de contenedores (en TEUs) en el 2015 creció en 3,8% en relación al año anterior, en tanto que el PBI registró una tasa de incremento de 3,26% según el Instituto Nacional de Estadísticas e Informática (INEI). En este caso ambas variables prácticamente registraron el mismo nivel de crecimiento.

En general, para la Cepal hay una agudización de la tendencia de disminución del comercio que viene mostrando Latinoamérica en los últimos cinco años. Destaca que en los cuatro años previos a la crisis económica global (2003-2007) "los puertos de contenedores de la región mostraban un crecimiento anual promedio del 14,5%, cifra que casi triplicaba (2,7 veces) el ritmo de variación de la actividad económica en la región en ese mismo período (5,4%)." En el período 2010-2014 esta relación se ha visto reducida (2,5 veces) lo que sumado al menor crecimiento del PIB regional (3,6%) explica la caída en las tasas de crecimiento portuario de contenedores en la región.

Asimismo señala que la actividad portuaria latinoamericana en el 2015 muestra heterogeneidad en el comportamiento de los movimientos portuarios por país. "Seis países anotaron alzas importantes: Colombia, Nicaragua, Honduras, Guatemala, México y El Salvador, y solo dos países en la región muestran una caída en su actividad: Brasil y Perú". Las variaciones que más han llamado la atención son a) el aumento de la actividad en Colombia (crecimiento de un 13,1% en 2015), y b) la caída en los puertos del Perú en un 3,6%. México mejoró su actividad al pasar de una tasa de crecimiento de 3,8% en 2014 a un 7,4% en 2015.

In Latin America

In the meantime, at the regional level, ECLAC states that, during 2015, the port container movements in Latin America and the Caribbean reached an increase of 3.0% more than in 2014, a scenario where the region's exports declined in value by 11.6%, and imports by 9.3%. Over this period, the region's economies presented a recession of GDP, declining by 0.4%.

In Peru, container movements (in TEUs) grew by 3.8% in 2015 in relation to the previous year, while the GDP registered an increase rate of 3.26%, according to the National Institute of Statistics and Information (INEI). In this case, both variables registered pretty much the same level of growth.

In general, for ECLAC, there is a sharp decrease of trade that has been observed in Latin America in the last five years. It highlights that in the four years prior to the global economic crisis (2003-2007) "container ports experienced an average annual growth of 14.5%, which was almost three times (2.7 times) the rate of average change of the economic activity of the region in the same period (5.4%)." During the 2010-2014 period, this relation has been reduced (2.5 times) and, in combination with the lower GDP growth of the region (3.6%), this explains the downturn in growth rates of container throughput in the region.

In addition, it points out that Latin American port activity in 2015 displays heterogeneity in container throughput by country. "Six countries registered important growth: Colombia, Nicaragua, Honduras, Guatemala, Mexico and El Salvador, while only two, Brazil and Peru, show a downturn in their port activity." The most significant variations are a) the sharp rise import activity in Colombia (growth by 13.1% in 2015), and b) the 3.6% decline in Peruvian port movements. Mexico showed an improvement in its port activities with the 3.8% growth during 2014, and a 7.4% growth in 2015, respectively.

(Review of Maritime Transport 2014) decía que algunos factores podrían eclipsar el desempeño del flujo de contenedores, entre los que podrían estar: los costos del consumo de combustible, el aumento del tamaño de los buques y sus repercusiones para los más pequeños que no pueden beneficiarse de las economías de escala, la demora en la ampliación del Canal de Panamá, entre otros. Conocer el efecto real de estos y otros elementos para los resultados del 2015 amerita análisis globales que aún no están disponibles en la literatura internacional especializada.

Las cifras del movimiento en TEUs

El movimiento portuario mundial de contenedores en el 2014 aumentó en 5,1% comparado con el 2013 al registrar 684,4 millones de TEU de acuerdo a estadísticas de la Organización de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD por sus siglas en inglés), institución que afirma la continuación de la predominancia de los puertos asiáticos en el tráfico portuario de contenedores (ver cuadro respectivo) y la eficiencia operativa en los terminales marítimos.

Asimismo, de acuerdo al documento “El transporte marítimo 2015”, la flota mercante mundial creció un 3,5% en el 2015, lo que significa la existencia de alrededor de 92.500 buques a nivel mundial. Grecia, Japón, China, Alemania y Singapur, en conjunto y en este orden, controlan mediante sus armadores más de la mitad del tonelaje mundial de peso muerto. Cinco de los diez primeros países de origen de los armadores están en Asia, cuatro en Europa y uno en Estados Unidos de América.

En el último decenio, China, Hong Kong, Corea y Singapur, han escalado posiciones en el ranking de países con mayor número de armadores, mientras que la participación de Alemania, Noruega y los Estados Unidos han disminuido con respecto al 2005. En América Latina, el país con la mayor flota mercante (en tonelaje de peso muerto) sigue siendo el Brasil, y después México, Chile y la Argentina. Los países africanos con mayor número de armadores son, en orden decreciente, Angola, Nigeria y Egipto.

China encabeza la clasificación de países con arreglo al índice de conectividad del transporte marítimo de línea de la UNCTAD, indicador del acceso de los países costeros a la red mundial de líneas de transporte marítimo (la

be overshadowing the performance of the containerized trade industry. These include fuel consumption costs; ship delivery upsizing and related implications for smaller players that cannot benefit from economies of scale; delays in the Panama Canal expansion; among others. Knowing the real effect of these and other elements on the results of 2015 requires global analyses that are still not available in the specialized international literature.

The trend in numbers (TEUs)

The global container port traffic increased by 5.1% in 2014, in comparison to 2013, recording 684.4 million TEU, according to the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). This institution states that Asian ports will continue dominating container port traffic (see corresponding chart), and operational efficiency in sea terminals will prevail.

“... entre 2004 y 2015, la capacidad de transporte de contenedores por naviera se triplicó en todos los países, pero el número promedio de navieras que operan en los puertos de cada país disminuyó un 29%.”

“... while the container-carrying capacity per provider per country tripled between 2004 and 2015, the average number of companies that provide services from/to each country's ports decreased by 29 per cent.”

In addition, according to the “Review of Maritime Transport 2015”, the world's commercial fleet grew by 3.5% in 2015, which means there are around 92,500 vessels worldwide. Greece, Japan, China, Germany and Singapore, the top five ship-owning countries control together, and in that order, more than half of the world tonnage (dwt). Five of the top ten ship-owning countries are from

Asia, four are European, and one the United States of America.

Over the last decade, China, Hong Kong, Korea and Singapore have moved up in the ranking of largest ship-owning countries, while Germany, Norway and the United States have a lower market share today than in 2005. In South America, the largest ship-owning country (in dwt) continues to be Brazil, followed by Mexico, Chile and Argentina. The African country with the largest fleet ownership is Angola, followed by Nigeria and Egypt.

The country with the highest UNCTAD Liner Shipping Connectivity Index (LSCI) is China. This is an indicator of each coastal country's access to the global

MUNDO: PRINCIPALES 50 PUERTOS DE CONTENEDORES**WORLD: 50 MAIN CONTAINER PORTS**

Millones de TEU / Millions in TEU

Rank	PUERTO	2011	2012	2013	2014
1	Shanghai, China	31.74	32.53	33.62	35.29
2	Singapore	29.94	31.65	32.6	33.87
3	Shenzhen, China	22.57	22.94	23.28	23.80
4	Hong Kong, S.A.R., China	24.38	23.12	22.35	22.37
5	Busan, South Korea	16.18	17.04	17.69	18.42
6	Ningbo-Zhoushan, China	14.72	16.83	17.33	19.45
7	Qingdao, China	13.02	14.50	15.52	16.62
8	Guangzhou Harbor, China	14.42	14.74	15.31	16.16
9	Jebel Ali, Dubai, United Arab Emirates **	13.00	13.30	13.64	14.75
10	Tianjin, China	11.59	12.30	13.01	14.05
11	Rotterdam	11.88	11.87	11.62	12.45
12	Dalian, China	6.40	8.92	10.86	10.13
13	Port Kelang, Malaysia	9.60	10.00	10.35	10.74
14	Kaohsiung, Taiwan	9.64	9.78	9.94	10.59
15	Hamburg, Germany	9.01	8.89	9.30	9.73
16	Antwerp, Belgium	8.66	8.64	8.59	9.14
17	Keihin ports*, Japan	7.64	7.85	8.37	7.69
18	Xiamen, China	6.47	7.20	8.01	8.57
19	Los Angeles, U.S.A.	7.94	8.08	7.87	8.34
20	Tanjung Pelepas, Malaysia	7.50	7.70	7.63	7.90
21	Long Beach, U.S.A.	6.06	6.05	6.73	6.82
22	Tanjung Priok, Jakarta, Indonesia	5.65	6.46	6.59	5.03
23	Laem Chabang, Thailand	5.73	5.93	6.04	6.52
24	Ho Chi Minh, Vietnam ***	4.53	5.19	5.96	6.33
25	Bremen/Bremerhaven, Germany	5.92	6.13	5.84	5.80
26	Lianyungang, China	4.85	5.02	5.49	5.00
27	New York-New Jersey, U.S.A.	5.50	5.53	5.47	5.77
28	Hanshin* ports, Japan	4.80	5.00	5.32	4.79
29	Yingkou, China	4.03	4.85	5.30	5.77
30	Jeddah, Saudi Arabia	4.01	4.74	4.56	4.20
31	Algerciras Bay, Spain	3.60	4.11	4.50	4.46
32	Valencia, Spain	4.33	4.47	4.33	4.44
33	Columbo, Sri Lanka	4.26	4.26	4.31	4.10
34	Jawaharlal Nehru, India	4.32	4.26	4.12	4.50
35	Sharjah, United Arab Emirates	3.23	4.00	4.12	4.26
36	Manila, Philippines	3.46	3.71	3.77	3.67
37	Felixstowe, U.K.	3.74	3.95	3.74	3.68
38	Santos, Brazil	2.99	3.17	3.45	3.68
39	Ambarli, Turkey	2.69	3.10	3.38	3.44
40	Colon, Panama	3.37	3.52	3.36	2.56
41	Salalah, Oman	3.20	3.63	3.34	3.03
42	Balboa, Panama	3.23	3.30	3.19	3.23
43	Port Said East, Egypt	3.20	2.86	3.12	3.04
44	Gioia Tauro, Italy	2.30	2.72	3.09	3.06
45	Georgia Ports, U.S.A. ****	2.94	2.97	3.03	3.35
46	Tanjung Perak, Surabaya, Indonesia	2.64	2.89	3.02	nd
47	Metro Vancouver, Canada	2.51	2.71	2.83	2.91
48	Marsaxlokk, Malta	2.36	2.54	2.75	2.87
49	Nagoya, Japan	2.62	2.66	2.71	2.74
50	Durban, South Africa	2.71	2.59	2.63	2.66

Fuente / Source: World Shipping Council / The Journal of Commerce / Lloyd's List / American Association of Port Authorities, AAPA.

* Super puerto hub de Japón, incluye varios puertos / ** En AAPA aparece como Dubai Ports / *** En AAPA aparece como Puerto Saigon Co Ltd. / **** Incluye puerto Savannah

* Japan's superport hub / ** In AAPA appear as Dubai Ports / *** In AAPA appear as Saigon Port Co Ltd. / **** Include Savannah

red de servicios de transporte marítimo regular de carga en contenedores). Le siguen Singapur, Hong Kong (China), la República de Corea, Malasia y Alemania.

En relación a la conectividad portuaria mundial, el documento señala que en Latinoamérica Panamá es el país mejor clasificado en relación al índice de conectividad, puesto que se beneficia del Canal de Panamá y de su situación en la confluencia de las principales rutas este-oeste y norte-sur; le siguen México, Colombia y el Brasil.


Menos buques menos navieras

Respecto al proceso de concentración en el transporte marítimo de línea a través de fusiones, la UNCTAD refiere, como ejemplo, las recientes fusiones de la Compañía Sudamericana de Vapores (CSV) y Hapag Lloyd, y de la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica y Hamburg Süd. Como resultado a largo plazo de este proceso, entre 2004 y 2015, la capacidad de transporte de contenedores por naviera se triplicó en todos los países, pero el número promedio de navieras que operan en los puertos de cada país disminuyó un 29%.

Esta situación configura dos tendencias: por un lado, las navieras utilizan buques cada vez más grandes con el fin de realizar economías de escala y, por otro, se va reduciendo el número de navieras que operan en cada mercado. Según el informe de la UNCTAD, a principios de 2015 las 10 navieras principales controlaban más del 61% de la flota mundial de portacontenedores y las 20 principales sumaban el 83% de la capacidad mundial de transporte de contenedores. Juntas, las tres primeras navieras controlan cerca del 35% del total mundial. La estrategia de enfocarse en economías de escala incrementa el riesgo de un exceso de oferta, señala la entidad.

Asimismo, afirma que el tamaño medio de los nuevos buques encargados por las 15 navieras principales es superior a las 10.000 unidades equivalentes a 20 pies, esto es, el doble del tamaño medio actual de los buques que constituyen la flota de cada una de esas empresas. Solo unas cuantas empresas que no figuran entre las 20 primeras navieras han hecho nuevos pedidos y en todos los casos los buques encargados son mucho más pequeños.

Lo nuevo: más transporte marítimo en países en desarrollo

Resulta interesante la revelación de la UNCTAD en relación a que el porcentaje de mercancías mundiales cargadas en puertos de países en desarrollo tuvo una participación de 60% en el 2014, mientras que la demanda de importaciones de estos países, medida por el volumen de las mercancías descargadas en sus puertos, alcanzó un 61%, lo cual significa que, por primera vez en la historia, la participación de los países en desarrollo en el volumen de las importaciones superó ligeramente su participación en las exportaciones. 

liner shipping network (the network of regular maritime transport services for containerized cargo). China is followed by Singapore, Hong Kong (China), the Republic of Korea, Malaysia, and Germany.

In relation to global liner shipping connectivity, the document points out that, in Latin America, Panama has the highest LSCI, benefiting from its canal and the location at the crossroads of main East–West and North–South routes, followed by Mexico, Colombia and Brazil.


Less ships, less liner shipping companies

Regarding the concentration process of liner shipping companies, the UNCTAD mentions the recent mergers of CSAV and Hapag Lloyd, and Compañía Chilena de Navegación Interoceánica and Hamburg Süd, as examples. As a result of this long-term process, while the container-carrying capacity per provider per country tripled between 2004 and 2015, the average number of companies that provide services from/to each country's ports decreased by 29 per cent.

This situation forms two trends: as ships get bigger and companies aim at achieving economies of scale, there remain fewer companies in individual markets. According to the UNCTAD report, in the beginning of 2015, the top ten companies operated over 61% of the global container fleet and the top 20 controlled 83% of all capacity. Together, the three largest liner shipping companies have a share of almost 35% of the world total container-carrying capacity. The entity points out that the strategy to realize economies of scale increases the risk of oversupply.

In addition, it states that the average vessel size for all new vessels on order by the top 15 companies is above 10,000 TEUs, equivalent to 20 feet, which is double the current average size of vessels in the existing fleet of each company. Only very few companies outside the top 20 carriers have placed any new orders, and if at all, these orders are for far smaller vessel sizes.

What's new: more maritime transport in developing countries

It is interesting what the UNCTAD reveals about the share of 60% of world containers loaded in ports of developing countries in 2014, while the demand of imports in those countries, measured by the number of containers unloaded in their ports, reached 61%. This means that, for the first time in history, the market share of developing countries in the volume of imports slightly surpassed their market share in exports. 

Fuente / Source: CEPAL / APN / UNCTAD



En puertos peruanos

Flujo de contenedores disminuyó en el 2015

IN PERUVIAN PORTS

CONTAINER TRAFFIC DECREASED IN 2015

El movimiento de contenedores medidos en TEUs en los puertos del país durante el 2015 disminuyó en 3,7% de acuerdo a estadísticas de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), cifra similar registrada cuando la medición es realizada por unidades movilizadas. Debido al peso del puerto del Callao en el total nacional movilizado (cerca del 90%), la disminución del 4,6% registrado por este influyó de forma determinante en el resultado nacional (ver cuadro). Asimismo el resultado en este puerto fue determinado por la reducción de 12,8% en el movimiento de DPWorld, ya que su similar APM incrementó su movimiento de contenedores en 18,9% aunque se debe considerar que este último terminal moviliza en promedio la mitad de su competidor DPWorld. En relación a los principales puertos del país, Paita incrementó su movimiento en 4,9% siendo el único que tuvo un desempeño positivo. Matarani registró una tasa de -1,3% mientras que Ilo hizo lo propio con -8,7%.

Como resultado, a nivel latinoamericano (ver cuadro respectivo), Perú fue señalado por la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) como el país que más retrocedió en el flujo de contenedores en la costa Oeste en el 2015 (Cepal, Boletín Marítimo y Logístico # 62, mayo 2016). Como causas del pobre desempeño portuario a nivel regional y mundial que se registra en los últimos años, el documento señala como posibles factores a: una estabilización en la conversión de carga general o granel a contenedorizada; la participación de mercado de bienes manufacturados ha aumentado en relación a las materias primas transportadas en contenedores, y una tendencia de reducir el tamaño de los productos manufacturados; una baja en la tasa de deslocalización (offshoring) de actividades manufactureras en Asia, especialmente en

During 2015, Peruvian port movements, measured in TEUs, decreased by 3.7%, according to the National Port Authority (APN). This number is similar to the one registered when measuring per mobilized units. Due to the weight the port of Callao has in the total container throughput of the country (around 90%), the 4.6% decrease it registered definitely influenced in the national result (see chart). In addition, the result in this port was determined by the 12.8% decrease in DPWorld movements, since its equal APM increased its container movements by 18.9%, although we have to consider that the latter has half of its competitor DPWorld' container movements. In relation to the main ports of the country, Paita increased its container movements by 4.9%, beco-

Peru: Movimiento de contenedores

PERU: CONTAINER MOVEMENT

PUERTO	2014		2015	
	TEU	UDDS	TEU	UDDS
TOTAL	2,243,940	1,414,593	2,160,093	1,367,181
MARÍTIMO	2,243,908	1,414,571	2,159,373	1,366,759
Paita	204,555	115,676	214,483	121,366
Callao	1,992,473	1,264,655	1,900,444	1,210,755
APM	518,729	332,790	616,226	395,679
DPW	1,473,744	931,865	1,284,218	815,076
Pisco	19	15	2,022	1,011
Matarani	20,677	12,727	20,002	13,841
Ilo	23,062	19,564	21,051	18,990
Arica	1,437	845	1,371	796
FLUVIAL	32	22	720	422

Fuente / Source: APN Elaboración: U Montes

Latinoamérica: 10 principales puertos de contenedores

LATINOAMÉRICA: 10 PRINCIPALES PUERTOS DE CONTENEDORES


PUERTO	2014		2015	
	TEU	UDDS	TEU	UDDS
Santos	Brasil	3,569,870	3,645,448	2.10%
Colon	Panamá	3,286,736	3,577,427	8.80%
Balboa	Panamá	3,468,283	3,294,113	-5.0%
Cartagena	Colombia	2,236,551	2,606,945	16.60%
Manzanillo	México	2,355,149	2,458,135	4.40%
Callao	Perú	1,992,473	1,900,444	-4.6%
Guayaquil	Ecuador	1,621,381	1,764,937	8.90%
Kingston	Jamaica	1,638,113	1,653,272	0.90%
Buenos Aires	Argentina	1,428,843	1,433,053	0.30%
Freeport	Bahamas	1,400,000	1,400,000	0.00%

Fuente / Source: CEPAL APN Elaborated by: U Montes Note: UDDS = Units

China; cambios en los "inbalance" de los tráficos, esto es, reducción del crecimiento del tráfico de contenedores llenos en una dirección repercute en la disminución del volumen de la carga containerizada, así como también en el manejo de contenedores vacíos; y la disminución en la organización de los tráficos, especialmente el incremento de servicios directos a mayor número de puertos. Algunos puertos del Sudeste Asiático, América Latina o África, que antes conectaban principalmente vía feeder o servicios de relay han atraído servicios de recalada de grandes compañías navieras, debido al crecimiento del volumen de las cargas y la implementación de servicios y nuevas tecnologías por parte de los terminales.

Mientras tanto, en el tema de seguridad portuaria del país, luego que en el 2015 se registraran sonados casos de contaminación de contenedores con droga, durante los primeros meses de este año no hubo más casos de hallazgo de tráfico de drogas en las instalaciones portuarias, lo que significaría una victoria de las posteriores medidas de prevención que seguramente se ha implementado en los terminales y/o una retirada estratégica de las organizaciones criminales.

En este sentido, la APN ha comunicado que a mediados de abril pasado sostuvieron reuniones en temas de protección y seguridad con funcionarios de la Embajada de Estados Unidos en Perú así como ejecutivos y especialistas de APM Terminals a nivel global, además de representantes de Dirandro, Policía Nacional del Perú y de la Sunat. Semanas antes, la APN también recibió la visita de la delegación del Equipo Internacional de Protección Portuaria de Guardacostas de los Estados Unidos con la finalidad de visitar diversos terminales marítimos y fluviales del país.


Por otra parte, la solución de la congestión de tráfico vehicular en zonas aledañas al principal puerto del país es otro tema sensible que aún se encuentra en fase de plan piloto y cuyo contenido no ha sido dado a conocer debidamente al público por las autoridades respectivas. De acuerdo a comunicaciones escuetas de la APN las reuniones relacionadas a esta problemática continúan pero los nuevos acuerdos y las estrategias o medidas específicas son desconocidos. 

ming the only one that had a positive performance. Matarani registered a rate of -1.3%, while Ilo did its own thing with -8.7%.

As a result, at the Latin American level (see corresponding chart), the Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC) mentioned Peru as the country with the lowest drop in container port throughput on the West coast in 2015 (ECLAC, Maritime & Logistics Bulletin # 62, May 2016). As the causes for this poor port performance at the regional and global level in the recent years, the document points out the following possible factors: the impact of the technological change of conversion from breakbulk to a containerized mode of transportation has plateaued; increased share of manufactured goods versus raw materials transported by containers, and a trend of miniaturization of manufactured goods; the rate of offshoring of manufactured activities to Asia and especially to China has slowed; changes in the imbalances of trade: the decelerated growth of laden container volumes in one direction leads to the lower volume of container goods, as well as to the reduced empty container handling; and reduced incidence of container transshipment, as more ports are served directly. Various ports in Southeast Asia, Latin America or Africa that were previously connected mainly by feeder or relay services have attracted mainline calls as volumes increased while port facilities have been improved in service implementation and new technologies.

In the meantime, in regards to port security in the country, after the infamous cases of containers contaminated with drugs in 2015, there were no more cases of drug trafficking found in port facilities. This might mean a victory for the following preventive measures that were surely implemented at port terminals and/or a strategic retreat of criminal organizations.

In that sense, the APN has communicated that in the mid of last April they had meetings on protection and security with officials from the United States Embassy in Peru, as well as executives and specialists from APM Terminals at a global level, besides the representatives from Dirandro, the Peruvian National Police and Sunat. A few weeks before that, the APN had also received a visit from a delegation of the U.S. Coast Guard's International Port Security with the aim to visit different sea and river terminals of the country.

On the other hand, another sensitive matter is the solution to the traffic in surrounding areas to the main port of the country, which is still in its pilot phase and whose content has not been informed appropriately to the public by the respective authorities. According to the brief communications of the APN, meetings related to the problem continue, but the new agreements and strategies or specific measures remain unknown. 

Fuente / Source: CEPAL / ECLAC / APN



La OMI dispone su vigencia a partir del 1 de julio

Verificación de la masa bruta de contenedores

THE IMO DECLARES IT LEGALLY EFFECTIVE JULY 1

VERIFICATION OF THE GROSS MASS OF THE CONTAINER

El Comité de Seguridad Marítima (Maritime Safety Committee, MSC) de la Organización Marítima Internacional - OMI (International Maritime Organization, IMO), en su 93ava sesión realizada en mayo de 2014, aprobó cambios al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS - Safety of Life at Sea Convention) respecto a la obligación de las navieras de verificar el peso de los contenedores (“container weight verification” en inglés) antes de su estiba a bordo de las naves. Este acuerdo fue adoptado por el Comité de Seguridad Marítima (Maritime Safety Committee, MSC) de la OMI en noviembre de dicho año y se dispuso la obligatoriedad de este requerimiento para la industria marítima a partir del primero de julio de 2016.

Según la OMI, esta medida busca garantizar la seguridad del buque, la seguridad de los trabajadores tanto a bordo como en tierra, la seguridad de la carga y la seguridad en general en el mar. En este sentido, el expedidor tiene la responsabilidad de verificar “la masa bruta” –traducción del término anglosajón ‘weight’ según la propia OMI- de los

In the 93rd session held in May 2014, the Maritime Safety Committee (MSC) of the International Maritime Organization (IMO) amended the Safety of Life at Sea Convention (SOLAS) in regards to the obligation of liner shipping companies to container weight verification before loading the vessels. This agreement was adopted by the IMO Maritime Safety Committee (MSC) in November of that same year, and this requirement will become legally effective for the maritime industry on July 1, 2016.

According to the IMO, this measure seeks to guarantee the security of the ship, cargo, workers both onboard and on land, and security at sea in general. In this sense, the shipper has the responsibility to verify that the container has a verified weight (packed container). The shipper is also responsible for making sure that the verified container weight is reflected in the shipping documents in advance so the master or his representative and the terminal representative use that information to elaborate the vessel stow plan. In

Algunas definiciones importantes

- **Por equipo calibrado y certificado** se entiende toda balanza, báscula puente, equipo de izada o cualquier otro dispositivo que permita determinar la masa bruta real de un contenedor lleno o de bultos y elementos de la carga, paletas, madera de estiba y demás material de embalaje/ensado y de sujeción, que cumpla las normas y prescripciones sobre precisión del Estado en el que se utilice el equipo.
- **Elementos de la carga** tiene el mismo significado general que el término "carga" en el Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, enmendado (en adelante, el "Convenio CSC"), a saber, bienes, productos, mercancías, líquidos, gases, sólidos y artículos de cualquier clase transportados en los contenedores en virtud de un contrato de transporte. Sin embargo, el equipo y los suministros del buque, incluidos las piezas de respeto y los pertrechos, transportados en contenedores, no se consideran carga.
- **Por masa bruta se entiende** la suma de la masa de la tara del contenedor y las masas de todos los bultos y elementos de la carga, añadiendo las paletas, la madera de estiba y demás material de embalaje/ensado y de sujeción que se carguen en el contenedor.
- **Por bulto se entiende** uno o más elementos de carga atados, embalados o ensados, envueltos, metidos en cajas o en paquetes para su transporte. Entre otros ejemplos de bultos cabe citar los paquetes, las cajas, los artículos embalados/ensados y los envueltos en cartón.
- **Por contenedor lleno** se entiende el contenedor definido anteriormente, cargado ("rellenado" o "completo") de líquidos, gases, sólidos, bultos y elementos de la carga, como las paletas, la madera de estiba y demás material de embalaje/ensado y de sujeción.
- **Por expedidor se entiende** la entidad o persona jurídicas mencionada en el conocimiento de embarque o en la carta de porte marítimo o documento de transporte multimodal equivalente.
- **Por documento de expedición se entiende** el documento que utiliza el expedidor para comunicar la masa bruta verificada del contenedor lleno. Este documento puede incluirse entre las instrucciones del transporte dadas a la compañía naviera o constituir una comunicación aparte (por ejemplo, una declaración en la que se incluya el certificado de peso expedido por un punto de pesaje).

Fuente: OMI, Circ.1475 Comité de Seguridad Marítima, 9 junio 2014

contenedores con carga (contenedor lleno). El expedidor tiene también la responsabilidad de cerciorarse de que la masa bruta verificada se hace constar en los documentos de expedición con tiempo suficiente para que el capitán del buque o su representante, y el representante de la terminal, utilicen esa información al elaborar el plano de estiba del buque. Cuando el expedidor no informe de la masa bruta verificada del contenedor lleno, el contenedor no debería embarcarse en el buque, a menos que el capitán o su representante y el representante de la terminal hayan obtenido la masa bruta verificada por otros medios.

Se trata de una nueva responsabilidad para los participantes de la cadena logística de suministro internacional a pesar de que está dirigido directamente al embarcador, al capitán, al representante de la terminal y a las autoridades nacionales del sector de acuerdo a la enmienda del Convenio SOLAS. De esta manera, los estados miembros de la OMI (como el Perú) que están adscritos a SOLAS, deben implementar las medidas necesarias para cumplir con lo dispuesto. La Comisión Económica para América Latina (CEPAL) ha señalado recientemente que el cumplimiento de esta normativa en los países depende de las autoridades de transporte, marítimas y/o nacionales, quienes deben disponer las medidas y acciones necesarias acondicionadas a su realidad marítima y comercial.

Un documento muy importante en este tema es la Circular 1475 del Comité de Seguridad Marítima de la OMI del 9 de junio de 2014, documento que establece un enfoque común para la correcta implantación de la verificación de la masa bruta de los contenedores llenos a nivel mundial. La versión en español de este documento puede obtenerse en el link

[http://www.imo.org/es/OurWork/Safety/Cargoes/Containers/Documents/MSC.1-Circ.1475%20-%20Directrices%20Relativas%20A%20La%20Masa%20Bruta%20Verificada%20De%20Los%20Contenedores%20Con%20Carga%20\(Secretar%c3%ada\).pdf](http://www.imo.org/es/OurWork/Safety/Cargoes/Containers/Documents/MSC.1-Circ.1475%20-%20Directrices%20Relativas%20A%20La%20Masa%20Bruta%20Verificada%20De%20Los%20Contenedores%20Con%20Carga%20(Secretar%c3%ada).pdf)

Este documento aclara temas que pueden ocasionar incertidumbres y/o dudas, tal como, por ejemplo, los métodos a utilizar para la verificación de la masa bruta del contenedor. En este caso señala que puede lograrse mediante cualquiera de los siguientes dos métodos:

1. pesar el contenedor lleno utilizando equipo calibrado y certificado; o
2. pesar todos los bultos y elementos de la carga, añadiendo la masa de las paletas, la madera de estiba y demás material de sujeción que se cargue en el contenedor y añadiendo la masa de la tara del con-

tenedor a la suma de cada masa, utilizando un método certificado aprobado por la autoridad competente del Estado en el que se haya efectuado la arrumazón del contenedor.


Otro ejemplo es la posibilidad de que surjan casos en que se reciben contenedores sin la masa bruta verificada. En este caso, según las Directivas, si bien el expedidor tiene la responsabilidad de obtener y documentar la masa bruta verificada de un contenedor lleno, la sección 13 del documento señala posibles medidas. En este caso, para permitir que los contenedores prosigan su ruta sin interrupciones, el capitán o su representante y el representante de la terminal podrán obtener en nombre del expedidor la masa bruta verificada del contenedor lleno. Esto puede hacerse pesando el contenedor lleno en la terminal o en otro sitio, pero la conveniencia y el modo de proceder deben acordarse entre las partes comerciales, incluido el reparto de los costos pertinentes.

Diversas organizaciones internacionales están brindando información acerca de esta normativa de la OMI. Es el caso, por ejemplo, de World Shipping Council, entidad que ha publicado un documento de preguntas frecuentes, al que se puede acceder a través del link <http://www.worldshipping.org/industry-issues/safety/faqs> Asimismo, el Servicio de Guardacostas del Reino Unido ha publicado un manual de implementación detallado, el mismo que está disponible en <https://www.gov.uk/government/publications/mgn-534-mf-guidance-on-the-implementation-of-the-solas-vi-regulation-2-amendment-requiring-the-verification-of-the-gross-mass-of-packed-containers>

Preocupación internacional

En octubre de 2015, la Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes y Brokers Marítimos (The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents, FONASBA), la más importante entidad de su tipo a nivel mundial, hizo público la encuesta realizada durante el 2015 entre 50 países en relación al pesaje de los contenedores. La intención de la encuesta fue establecer la situación de los preparativos que vienen haciendo los países para la implementación de dicho requerimiento. En abril del presente año, esta asociación señaló al respecto que numerosos países no están preparados para cumplir el requerimiento del Convenio SOLAS de la OMI.

FONASBA afirma que muchos países ni siquiera han designado a la autoridad que se encargará de hacer cumplir la verificación de la masa del contenedor (en la encuesta se aprecia que el Perú ha respondido negativamente a esta pregunta señalando que probablemente lo haga la autoridad aduanera) así como que en 18 países no existe una guía práctica para la aplicación de la medida. Las realidades son diferentes en el tema de existencia de infraestructura adecuada para el pesaje de contenedores, en algunos países existen pero no en cantidades y condiciones aceptables.

Representantes de FONASBA afirmaron su preocupación por que el requerimiento del peso de contenedores ha estado en desarrollo en la OMI durante cuatro años y que estando tan cerca el inicio de la aplicación de la norma los participantes logísticos en muchos países todavía carecen de una orientación adecuada en cuanto al cumplimiento. 

the absence of a shipper providing a verified gross mass of a packed container, that container shall not be loaded on to the ship, unless the master or his representative and the terminal representative have obtained the verified actual gross mass of the container through alternative means.

This is a new responsibility for people involved in the international supply chain, even though it is directly aimed at freight forwarders, vessel operators, terminal operators and national authorities of the sector, according to the amendment of the SOLAS Convention. This way, IMO Members (like Peru), which are attached to SOLAS, shall implement the necessary measures to comply with this regulatory change. The Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC) has recently pointed out that complying with this regulation relies on the transport, maritime and/or national authorities of each country, who shall take the necessary measures and actions adjusted to their maritime and commercial reality.

A very important document on this regard is Circular 1475 of the IMO Maritime Safety Committee dated on June 9, 2014. This document establishes a common approach for the correct implementation of the verification of the gross mass of packed containers worldwide. For the English version of this document, go to the following link:

<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/Containers/Documents/MSC.1%20Circ.1475.pdf>

This document clarifies issues that may cause uncertainty and/or doubts, such as the methods for obtaining the verified gross mass of a packed container, for example. In this case, it points out that this may be achieved through any of the following methods:

1. weighing the packed container using calibrated and certified equipment; or
2. weighing all packages and cargo items, including the mass of pallets, dunnage and other packing and securing material to be packed in the container, and add the tare mass of the container to the sum of the single masses using a certified method as approved by the competent authority of the State in which the packing and sealing of the container was completed.

Another example is that situations may occur where containers are received without a verified gross mass. In this case, according to the Guidelines, notwithstanding that the shipper is responsible for obtaining and documenting the verified gross mass of a packed container, section 13 of the document points out possible measures. In this case, in order to allow the continued efficient onward movement of such containers, the master

SOME IMPORTANT DEFINITIONS

- **Calibrated and certified equipment** means a scale, weighbridge, lifting equipment or any other device, capable of determining the actual gross mass of a packed container or of packages and cargo items, pallets, dunnage and other packing and securing material, that meets the accuracy standards and requirements of the State in which the equipment is being used.
- **Cargo items** has the same general meaning as the term “cargo” in the International Convention for Safe Containers, 1972, as amended (hereinafter referred to as “the CSC”), and means any goods, wares, merchandise, liquids, gases, solids and articles of every kind whatsoever carried in containers pursuant to a contract of carriage. However, ship’s equipment and ship’s supplies, including ship’s spare parts and stores, carried in containers are not regarded as cargo.
- **Gross mass** means the combined mass of a container’s tare mass and the masses of all packages and cargo items, including pallets, dunnage and other packing material and securing materials packed into the container.
- **Package** means one or more cargo items that are tied together, packed, wrapped, boxed or parcelled for transportation. Examples of packages include, but are not limited to, parcels, boxes, packets and cartons.
- **Packed container** means a container, as previously defined, loaded (“stuffed” or “filled”) with liquids, gases, solids, packages and cargo items, including pallets, dunnage, and other packing material and securing materials.
- **Shipper** means a legal entity or person named on the bill of lading or sea waybill or equivalent multimodal transport document.
- **Shipping document** means a document used by the shipper to communicate the verified gross mass of the packed container. This document can be part of the shipping instructions to the shipping company or a separate communication (e.g. a declaration including a weight certificate produced by a weigh station).

Source: IMO, Circ.1475 Maritime Safety Committee, June 9, 2014


or his representative and the terminal representative may obtain the verified gross mass of the packed container on behalf of the shipper. This may be done by weighing the packed container in the terminal or elsewhere, and how to do this should be agreed between the commercial parties, including the apportionment of the costs involved.

Different international organizations are providing information on this IMO regulation. For example, that is the case of the World Shipping Council, an entity that has published a document on frequently asked questions, which can be seen on the following link: <http://www.worldshipping.org/industry-issues/safety/faqs> Likewise, the Maritime and Coastguard Agency of the United Kingdom has published a detailed manual on its implementation, which is available on this link: <https://www.gov.uk/government/publications/mgn-534-mf-guidance-on-the-implementation-of-the-solas-vi-regulation-2-amendment-requiring-the-verification-of-the-gross-mass-of-packed-containers>

International concern

In October 2015, the Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents (FONASBA), the most important entity of its type worldwide, published a container weighing survey carried out during 2015, which included 50 countries. The intention of the survey was to establish the situation of the preparations countries are doing to implement such requirement. In April this year, the association pointed out on this regard that many countries are not ready for the implementation of the requirement given by the IMO SOLAS Convention.

FONASBA states that many countries have not even appointed the authority that will be in charge of enforcing the verification of the mass of the container (in the survey, Peru answered negatively to this question, pointing out that it might be done by the Customs authority), and that in 18 countries there is no practical guidance for the implementation of the measure. Realities are different on the existence of infrastructure appropriate for container weighing; in some countries this infrastructure exists, but its number and conditions are not acceptable.

FONASBA representatives expressed their concern because the container weighing requirement has been under development by the IMO for four years and, being so close to starting the implementation of the regulation, supply chain participants of many countries still lack of an appropriate guidance in terms of compliance. 

Fuente / Source: FONASBA / OMI / CEPAL / World Shipping Council



Principales factores de riesgos para la cadena de suministros mundial

Terrorismo, migración, clima, crisis económica, tráfico ilegal, y corrupción

MAIN RISK FACTORS FOR THE WORLD SUPPLY CHAIN

TERRORISM, MIGRATION, CLIMATE, ECONOMIC CRISIS, ILLEGAL TRAFFICKING AND CORRUPTION

BSI Supply Chain Solutions, un proveedor global de servicios de inteligencia en manejo de riesgos con sede en el Reino Unido, publicó en marzo pasado el documento “2015 SCREEN Global Intelligence Report Supply Chain Threats, Risks, and Trends”, un reporte basado en la continua evaluación de 22 factores de riesgo en 204 países.

Last March, BSI Supply Chain Solutions, a global provider of supply chain intelligence based in the United Kingdom, published the document “2015 SCREEN Global Intelligence Report - Supply Chain Threats, Risks, and Trends”, a report based on the continuous evaluation of 22 risk factors in 204 countries.

Según el documento, en el que SCREEN es acrónimo de Supply Chain Risk Exposure Evaluation Network, durante el 2015 se notó una serie de cuestiones transfronterizas que amenazaron la cadena de suministros a través del mundo. Entre las cuestiones se incluye los daños causados por robo de carga equivalentes a 22,6 mil millones de dólares; el creciente número de incidentes de terrorismo que contribuyeron a miles de millones de dólares en pérdidas para las compañías navieras globales; la avalancha de migrantes en Europa que perjudicaron la integridad de la cadena de suministros en el continente; así como las crisis económicas en Argentina, Brasil y China; las cuestiones de transparencia política que condujo a agitaciones sociales en África y América; y eventos climáticos atribuidos al fenómeno El Niño que causaron interrupciones de la cadena de suministros y amenazaron la continuidad de los negocios en varias regiones (daños estimados en 33 mil millones de dólares a la industria global).


According to this document, in which SCREEN is the acronym for Supply Chain Risk Exposure Evaluation Network, in 2015 a number of transnational issues threatened supply chain resiliency across the world, including damages caused by cargo theft, equivalent to 22.6 billion dollars; the increasing number of terrorist attacks that contributed to the loss of billions of dollars for global shipping companies; an influx of migrants in Europe that disrupted cargo movement across the continent; economic downturns in Argentina, Brazil and China; issues of political transparency that drove social unrest in Africa and America; weather events attributed to the El Niño phenomenon that caused supply chain disruptions and threatened business continuity in multiple regions (damages are estimated in 33 billion dollars in the global industry); among others.

El monto perdido por robo de carga obedeció a factores de seguridad. En África hubo un incremento de 30% de los secuestros de camiones mientras que en China se observó también el aumento de robos en tránsito. Pero en la India destaca las nuevas técnicas de los criminales para robar mercancías sin romper los precintos de seguridad para evitar la detección, un riesgo mayor para compañías participantes en programas de seguridad de la cadena de suministros, según el documento.

Asimismo, debido al terrorismo, en Europa las interrupciones del comercio luego de los ataques en París, Francia, (Noviembre 2015), los controles fronterizos en Francia habrían costado para la industria naviera en Bélgica 3,5 millones de dólares. Asimismo, se identificó la conexión entre el terrorismo y círculos de contrabandistas coludidos entre España y el Medio Este para transportar ilegalmente embarques de electrónicos robados, drogas, armas, y otras mercancías.

Jim Yarbrough, gerente de BSI Supply Chain Solutions, comentó sobre esta situación mundial que “las empresas están enfrentando un creciente rango de retos de sus cadenas de suministros, desde asuntos de derechos humanos hasta actos de robo violento y desastres naturales. Tal complejidad crea niveles extremos de riesgos para las organizaciones, ambos directamente afectan los resultados pero tal vez lo más serio son las amenazas escondidas en la cadena de suministro, los cuales, si se ignoran, pueden causar graves daños a la reputación ganada por un empresa con mucho esfuerzo”.

Situación en América

En relación a América el informe señala que durante el 2015 continuaron las amenazas de robo y la introducción de droga en la carga, siendo la corrupción el principal factor de riesgo que amenazó la cadena de suministro en la región. Afirma también que el robo de carga ocurre con más frecuencia en Sudamérica que en otra región del mundo. En el 2015 los cambios de la tendencia en este aspecto fueron más pronunciados en Colombia (los incidentes decrecieron en 26,4%), Chile y Argentina. En Chile, las tasas de robo de carga han aumentado de manera constante. Se estima que tres camiones de carga son robados en el país todos los días, obligando a las empresas a adoptar costosas medidas de seguridad incluyendo sistemas de comunicación y vigilancia dentro de los vehículos y escoltas de seguridad. El informe señala que los ladrones en este país aumentan su sofisticación, usando armas de fuego, dispositivos de interferencia GPS, y chalecos a prueba de balas. 

El Perú: nota aparte

Bajo el subtítulo “Corruption, Cocaine, and the Port of Callao, Peru” (Corrupción, cocaína, y el puerto del Callao), la consultora británica BSI Supply Chain Solutions señala que durante el 2015 el puerto de Callao jugó un papel más importante en el contrabando de cocaína a través de la introducción en los envíos legítimos de carga exportada.

“Informes de investigación han revelado que trabajadores portuarios corruptos, operadores de grúas, funcionarios de aduanas, agentes de seguridad, la policía, y conductores de camiones conspiran para traficar cocaína a través de contenedores marítimos. Los jefes de seguridad corruptos pueden cobrar alrededor de 20 mil dólares para permitir el paso seguro de camiones a los muelles que llevan cocaína, mientras que los estibadores podrían ganar alrededor de 10 dólares por kilo de cocaína por cargarlo en contenedores marítimos”, revela la consultora.

También refiere sobre funcionarios corruptos en el puerto del Callao que ayudaron al robo de un contenedor de carga conteniendo electrónicos, lo cual, mostró aún más el impacto de la corrupción en las cadenas de suministro en el país. El contenedor, con 250.000 dólares en electrónicos, fue sacado del puerto utilizando una copia falsificada de un documento electrónico (supuestamente infalsificable). El conductor y el camión comprometidos se encontraban en la base de datos de la instalación portuaria, lo que indica que los ladrones tuvieron asistencia privilegiada.

Respecto a la declaración de emergencia del Callao para combatir el tráfico de drogas y el aumento de la violencia por parte del gobierno peruano, el documento dice que podría haber producido algunos resultados a corto plazo, aunque precisa que a largo plazo estas actividades difícilmente podrán ser erradicadas, sobre todo la red corrupta de empleados del puerto que ayudan a la red de tráfico de cocaína en la ciudad y el puerto. “Además, los niveles de producción de cocaína tienen que reducirse drásticamente en todo el Perú, de otra manera seguirán siendo importantes incentivos para las organizaciones criminales para exportar la droga ilegal” sentencia el informe de la consultora británica.

Las mayores amenazas para el 2016

Para BSI Supply Chain Solutions, las mayores amenazas para la cadena de suministros global en 2016, incluyen:

1. El robo de carga a nivel global se estima crecerá adicionalmente en mil millones de dólares. Incremento de preocupación en China, Alemania, India, México, África del Sur, y Estados Unidos.
2. Las continuas tensiones en el sur del Mar de China podrían conducir a nuevas protestas e interrupciones.
3. La continuación del conflicto en Siria seguirá afectando las cadenas de suministros.
4. Se prevé que ISIS siga siendo una amenaza significativa para interrumpir las cadenas de suministros.
5. Disturbios laborales en China podrían persistir así como una desaceleración de su economía y más trabajos moviéndose a países vecinos.
6. Interrupciones climáticas, por ejemplo, el fenómeno de La Niña.
7. Crisis de salud global, por ejemplo Zika y Ébola.

PERU: NOTE ASIDE

Under the subtitle “Corruption, Cocaine, and the Port of Callao, Peru”, the British consulting company, BSI Supply Chain Solutions, points out that the port of Callao played an increasingly important role in the smuggling of cocaine via introduction into legitimate shipments of cargo exported in 2015.

“Investigative reports have revealed that corrupt dockworkers, crane operators, customs officers, security officers, police, and truck drivers all conspire to traffic cocaine from the port via sea containers. Corrupt port security chiefs can charge about \$20,000 to allow the safe passage of cargo trucks carrying cocaine into the docks, while stevedores could earn about \$10 per kilogram of cocaine loaded into sea containers,” reveals the consulting company.

It refers to corrupt officials at the Port of Callao also aiding in the theft of a cargo container loaded with electronics, further highlighting the impact of corruption on supply chains in the country. The container loaded with \$250,000 of electronics was stolen from the port using a falsified copy of a supposedly unforgeable electronic document. The driver and truck that picked it up were also in the facility’s database, another indication that the thieves likely had insider assistance.

Regarding the state of emergency imposed by the Peruvian government in order to combat drug trafficking and a spike in violence, the document states this could have produced some near-term effects. It specifies that in the long-term, however, these activities will hardly be eradicated, specially the corrupt network of port employees who aid the cocaine smuggling network in the city and port. “In addition, cocaine production levels need to be dramatically reduced throughout Peru, otherwise there will continue to be significant incentives for criminal organizations to export the illegal drug,” declares the report of the British consulting company.

THE BIGGEST THREATS FOR 2016

For BSI Supply Chain Solutions, the biggest threats for the global supply chain in 2016 include:

1. Cargo theft at the global level is estimated to grow in a billion dollars more, a concerning increase in China, Germany, India, Mexico, South Africa, and the United States.
2. The constant tensions in the sea of southern China could lead to new protests and disruptions
3. The ongoing conflict in Syria will continue affecting supply chains.
4. ISIS is still expected to be a meaningful threat to supply chains.
5. Labor unrest is likely to continue in China, as well as a slowdown in its economy, relocating more jobs to neighboring countries.
6. Weather events like La Niña phenomenon.
7. Global health crisis like zika and ebola.

Losses due to cargo theft arose from security factors. In Africa, truck kidnapping increased in 30%, while in-transit thefts also increased in China. However, India stands out because of the new techniques criminals use to steal goods without damaging security seals to avoid detection, which is a major risk for companies participating in supply chain security programs, according to the document.

Likewise, due to terrorism, the shipping industry in Belgium lost 3.5 million dollars because of trade interruptions in Europe and border controls in France following the attacks in Paris in November 2015. Also, a connection between terrorism and circles of smugglers was identified in Spain and the Middle East, where there was a conspiracy to illegally transport shipments of stolen electronics, drugs, weapons and other goods.

Jim Yarbrough, Manager of BSI Supply Chain Solutions, commented on this worldwide situation: “Companies are facing an increasingly wide range of challenges to their supply chain, from human rights issues to acts of violent theft and natural disasters. Such complexity creates extreme levels of risk for organizations, both directly affecting the bottom line, but perhaps more seriously hidden threats to the supply chain which, if ignored, could do serious harm to a company’s hard-earned reputation.”

Situation in America

Regarding America, the report points out that the threat of cargo theft and illegal drug introductions into cargo remained in 2015, being corruption the main risk factor that threatened the supply chain in the region. It also states that cargo theft occurs more frequently in South America than in any other region in the world. In 2015, the shifts in this trend were more pronounced in Colombia (incidents decreased in 26.4%), Chile and Argentina. In Chile, cargo theft rates have been steadily increasing. An estimated three cargo trucks are stolen in the country everyday, forcing companies to adopt costly security measures, including communication and surveillance systems inside their vehicles and security escorts. The report points out that thieves in this country increase sophistication, using guns, GPS-jamming devices, and bulletproof vests. ■

Inaugurando una nueva etapa institucional

BASC PERÚ inicia certificación de Normas ISO

BEGINNING A NEW INSTITUTIONAL PHASE

BASC PERU BEGINS CERTIFYING ISO STANDARDS

BASC PERÚ obtuvo en marzo del 2016 la acreditación del Comité de Acreditación Nacional de ANSI-ASQ (conocido en inglés por las siglas ANAB por ANSI-ASQ National Accreditation Board) con la finalidad de convertirse en proveedor calificado de certificaciones ISO.

Tres meses después, el 7 de junio, la empresa Logística Integral Callao – LICSA fue la primera empresa en recibir la certificación ISO 28000:2007. Esta empresa logística se convirtió así en una de las pocas compañías peruanas que ostentan actualmente dicha certificación bajo el alcance “Servicio de Almacén Aduanero en la modalidad de Depósito Temporal para la cadena de suministro en el proceso de exportación / importación de cargas, que incluye contenedores vacíos y metales”.

In March 2016, BASC PERU was accredited by the ANSI-ASQ National Accreditation Board – ANAB in order to become a qualified provider of ISO certifications.

Three months later, on June 7, the company named Logística Integral Callao – LICSA was the first company to receive the ISO 28000:2007 certification. Thus this logistics company became one of the few Peruvian companies to currently hold such certification in the scope of “Customs Warehousing Service in the Temporary Warehouse model for supply chain in the cargo export/import process, including empty containers and metals”.



Vista de la ceremonia de entrega del Certificado ISO 28000:2007 a Fausto Chire, gerente general de la empresa LICSA, por parte de BASC PERÚ, donde se aprecia a Raúl Saldías, presidente de directorio; Ricardo Bernaldes y Patricia Siles, directores; María del Carmen Masías, past president; y César Venegas, gerente general, de esta organización.



Fausto Chire, gerente general de LICSA, muestra el Certificado ISO 28000:2007 recibido de manos de Raúl Saldías, presidente de directorio de BASC PERÚ.



Este es el nuevo logo del servicio de certificación ISO que ahora ofrece BASC PERÚ




César Venegas, gerente general de BASC PERÚ, y Fausto Chire, gerente general de LICSA, durante la entrega del Certificado ISO 28000:2007.

Con esta certificación, BASC PERÚ CERTIFICATION, marca comercial registrada y especialmente creada por el capítulo peruano del Business Alliance for Secure Commerce (BASC) para su nueva etapa de expansión, hizo su expectante ingreso al mercado de certificadoras para las siguientes normas:

- ISO 9001:2015 Sistema de Gestión de la Calidad e
- ISO 28000:2007 Sistema de Gestión de la Seguridad en la Cadena de Suministro.


El prestigio del ANAB (Comité de Acreditación Nacional de ANSI-ASQ) garantiza que el proceso de certificación que realiza BASC PERÚ se lleva a cabo con total imparcialidad y que el resultado cumple con los requisitos de la Norma ISO certificada. Adicionalmente, los auditores de la organización peruana están acreditados por la Junta Profesional de Evaluación y Certificación de Canadá (Professional Evaluation and Certification Board – PECB), cumpliendo con las competencias en las mencionadas normas ISO.

En una ceremonia especial, el gerente general de LICSA, Fausto Chire, recibió la certificación señalada de manos del presidente de BASC PERÚ, Raúl Saldías H. en presencia de ejecutivos invitados entre los cuales estuvieron los directores Ricardo Bernal y Patricia Siles, así como María del Carmen Masías, past president y César Venegas, gerente general del capítulo peruano de BASC. 

BASC PERU CERTIFICATION, trademark specially created by the Business Alliance for Secure Commerce - BASC Chapter of Peru for its new phase of expansion, finally entered the market of certifying bodies with this certification for the following standards:

- ISO 9001:2015 Quality Management Systems and
- ISO 28000:2007 Supply Chain Security Management Systems.

The reputation of ANAB guarantees that the certifying process BASC PERU carries out is impartial and that its result complies with the requirements of the aforementioned ISO. In addition, the auditors of the Peruvian organization are certified by the Professional Evaluation and Certification Board – PECB from Canada, complying with the competences of the aforementioned ISO standards.

In a special ceremony, the General Manager of LICSA, Fausto Chire, received the aforementioned certification from the hands of the President of BASC PERU, Raúl Saldías H., in the presence of executive guests, among which there were Ricardo Bernal and Patricia Siles, as well as María del Carmen Masías, past President, and César Venegas, General Manager of the BASC Chapter of Peru. 

35 empresas BASC entre las primeras 100 empresas exportadoras peruanas

35 BASC COMPANIES AMONG THE TOP 100 PERUVIAN EXPORT COMPANIES

Con una participación de 16% un conjunto de 35 empresas exportadoras que cuentan con la certificación BASC, otorgado por el capítulo peruano de esta organización internacional, estuvieron entre los principales 100 exportadores peruanos durante el 2015.

El grupo de empresas enlistadas en el cuadro correspondiente realizó exportaciones por un valor de más de 3,8 mil millones de dólares y estuvo encabezada por la compañía minera MINSUR con un valor exportado de 418,9 millones de dólares, seguida por la exportadora de productos pesqueros Tecnológica de Alimentos, TASA (376,2 millones de dólares) y Pesquera Diamante (183 millones de dólares).

De acuerdo a estadísticas de la SUNAT, en el 2015 las primeras 100 empresas exportadoras realizaron en conjunto más de 24,5 mil millones de dólares (73,6% del total nacional).

A group of 35 export companies, holding a BASC certification granted by the Peruvian Chapter of this international organization, was among the top Peruvian exporters during 2015, corresponding to 16% of the total.

The group of companies listed in the chart exported over 3.8 billion dollars. This group was led by the mining company MINSUR with 418.9 million dollars in exports, followed by the export company of fish products Tecnológica de Alimentos – TASA (376.2 million dollars) and Pesquera Diamante (183 million dollars).

According to statistics from SUNAT, the top 100 export companies made a total of 24.5 billion dollars in 2015 (73,6% of the national total).

Perú: Empresas BASC en 100 top exportadores 2015

PERU: BASC COMPANIES IN TOP 100 EXPORTERS 2015

Rank	PUERTO	US\$ FOB
17	MINSUR S. A.	418,895.0
18	TECNOLOGICA DE ALIMENTOS S.A.	376,213.2
31	PESQUERA DIAMANTE S.A.	183,022.1
33	CAMPOSOL S.A.	178,805.1
34	TECNOFIL S A	171,410.5
37	COPEINCA S.A.C.	163,706.5
41	PESQUERA EXALMAR S.A.A.	136,837.9
42	SOCIEDAD AGRICOLA VIRU S.A.	134,522.9
43	PESQUERA HAYDUK S.A.	129,985.6
44	OPP FILM S.A.	125,623.2
6	COMPLEJO AGROINDUSTRIAL BETA S.A.	117,119.6
47	AUSTRAL GROUP S.A.A	112,858.4
49	DANPER TRUJILLO S.A.C.	111,236.5
50	VITAPRO S.A.	109,398.0
51	GLORIA S A	108,941.5
55	CFG INVESTMENT SAC	101,782.7
56	INDUSTRIAS ELECTRO QUIMICAS S A	95,214.7
57	QUIMPAC S.A.	94,439.1
60	SOCIEDAD AGRICOLA DROKASA S.A.	81,356.8
64	KIMBERLY-CLARK PERU S.R.L.	73,936.6
66	DEVANLAY PERU S.A.C.	72,791.7
67	CERAMICA LIMA S A	71,839.4
68	EL PEDREGAL S.A	69,801.6
75	DSM MARINE LIPIDS PERU S.A.C.	61,778.0
77	INDUSTRIAS NETTALCO S.A.	58,029.3
81	TAL S A	55,427.6
84	UNIQUE S.A.	54,503.5
85	ZINC INDUSTRIAS NACIONALES S A	54,267.1
86	SEAFROST S.A.C.	54,077.2
88	ECOSAC AGRICOLA S.A.C.	50,573.4
89	CONSORCIO DE PRODUCTORES DE FRUTA S.A.	50,371.5
93	PROCESADORA LARAN SAC	48,375.9
94	ALICORP SAA	48,237.4
96	TOPY TOP S A	48,063.9
99	TEXTILES CAMONES S.A.	45,779.1
	SUB TOTAL 35 EMPRESAS BASC	3,869,223.0
	SUB TOTAL 100 PRINCIPALES	24,473,004.0
	TOTAL PERÚ	33,246,844.8

Fuente / Source: Sunat / BASC PERÚ Elaboración / Elaborated by: U Montes



CRONOGRAMA DE EVENTOS 2016 - BASC PERÚ

N°	ITEM	TÍTULO	DIRIGIDO	TIPO	FECHA	HORA	LUGAR
1	Seminario	La seguridad en la actividad Pesquera	Empresas BASC	Concientización	Febrero 11.02.16	07:00 A 10:00	Lima
2	Charla	Sensibilización de gremios	Gremios APAM / ASMARPE	Sensibilización	Febrero 29.02.17	08:00 A 10:00	Lima
3	Foro	Tercero Civil Responsable	Empresas BASC	Concientización	Marzo 04.03.16	16:00 A 17:30	Lima
4	Charla	Sensibilización de gremios	Gremio ASPPOR	Sensibilización	Marzo 17.03.17	08:00 A 10:00	Lima
5	Charla	Sensibilización de gremios	Gremio S.N.I.	Sensibilización	Abril 12.04.15	08:00 A 10:00	Lima
6	Seminario	La seguridad en los embarques de mercancías por vía marítima	Empresas BASC	Concientización	Abril 14.04.16	07:00 A 10:00	Lima
7	Charla	Realice exportaciones seguras	Empresas No BASC	Sensibilización	Abril 21.04.16	19:00 A 21:00	Piura
8	Charla	Sensibilización de gremios	Gremio ADEX	Sensibilización	Abril 28.04.17	08:00 A 10:00	Lima
9	Charla	Sensibilización de gremios	Gremio Frío Aéreo	Sensibilización	Mayo 17.05.16	08:00 A 10:00	Lima
10	Charla	Realice exportaciones seguras	Empresas No BASC	Sensibilización	Mayo 19.05.16	19:00 A 21:00	Chimbote
11	Charla	Realice exportaciones seguras	Gremio SNP	Sensibilización	Junio 14.06.16	08:00 A 10:00	Lima
12	Seminario	La seguridad en el transporte de carga por vía terrestre	Empresas BASC	Concientización	Junio 16.06.16	07:00 A 10:00	Lima
13	Charla	Realice exportaciones seguras	Empresas No BASC	Sensibilización	Junio 23.06.16	19:00 A 21:00	Trujillo
14	Charla	Realice exportaciones seguras	Gremio CCL	Sensibilización	Junio 30.06.16	08:00 A 10:00	Lima
15	Charla	Sensibilización de gremios	Gremio AMCHAM	Sensibilización	Julio 14.07.16	08:00 A 10:00	Lima
16	Charla	Sensibilización de gremios	Gremio COMEX PERÚ	Sensibilización	Julio 22.07.16	08:00 A 10:00	Lima
17	Charla	Realice exportaciones seguras	Empresas No BASC	Sensibilización	Julio 26.07.16	19:00 A 21:00	Tumbes
18	Seminario	La seguridad en el transporte de carga por vía aérea	Empresas BASC	Concientización	Agosto 11.08.16	07:00 A 10:00	Lima
19	Charla	Sensibilización de gremios	Gremio S.N.I.	Sensibilización	Agosto 16.08.17	08:00 A 10:00	Lima
20	Charla	Realice exportaciones seguras	Empresas No BASC	Sensibilización	Agosto 18.08.16	19:00 A 21:00	Iquitos
21	Charla	Realice exportaciones seguras	Empresas No BASC	Sensibilización	Agosto 25.08.16	19:00 A 21:00	Ica
22	Charla	Sensibilización de gremios	Gremio SNP	Sensibilización	Setiembre 15.09.15	08:00 A 10:00	Lima
23	Charla	Realice exportaciones seguras	Empresas No BASC	Sensibilización	Setiembre 22.09.16	19:00 A 21:00	Chiclayo
24	Seminario	La seguridad en la cadena logística internacional	Empresas BASC	Concientización	Octubre 13.10.16	07:00 A 10:00	Lima
25	Charla	Sensibilización de gremios	Gremios APAM / ASMARPE	Sensibilización	Octubre 18.10.17	08:00 A 10:00	Lima
26	Foro	Tercero Civil Responsable	Empresas BASC	Concientización	Octubre 20.10.16	16:00 A 17:30	Lima
27	Charla	Realice exportaciones seguras	Empresas No BASC	Sensibilización	Octubre 27.10.16	19:00 A 21:00	Arequipa
28	Charla	Realice exportaciones seguras	Empresas No BASC	Sensibilización	Noviembre 15.10.16	19:00 A 21:00	Tacna
29	Charla	Realice exportaciones seguras	Empresas No BASC	Sensibilización	Noviembre 17.10.16	19:00 A 21:00	Ilo



OPERADOR LOGÍSTICO EN FRÍO



EL NUEVO LÍDER EN SOLUCIONES LOGÍSTICAS EN FRÍO

ALMACENAMIENTO

Alfrimac ha diseñado un sistema de almacenamiento frigorífico para brindar un servicio eficiente y rápido en la cadena de frío, adecuándose así a las necesidades de nuestros clientes.



DISTRIBUCIÓN

Alfrimac también está diseñado para brindar servicio de distribución horizontal con camiones refrigerados y congelados según sus necesidades.

MANIPULACIÓN

Nos ocupamos de todo:

- Recepción de mercancías.
- Descarga y carga de productos.
- Preparación de pedidos para distribución.
- Control de calidad de los productos.
- Control e informe de stocks.
- Despachos y entrega de pedidos aplicando el sistema FIFO.



ALMACEN TOMAS VALLE

Av. Tomas Valle Nro. 2961
Urb. El Condor - Callao

ALMACEN GAMARRA

Av. Angélica Gamarra
Nro. 1345 Los Olivos

ALMACEN PRO

Calle H Mz.D Lt. 10-11
Urb. Pro Noveno Sector
2da Etapa - SMP

ALMACEN VENTANILLA

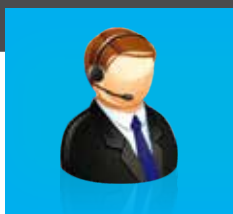
Calle Micaela Bastidas
Nro. 160- 180
Zona Industrial

ALMACEN MALA

Av. Marchand Nro. 501
Mala - Cañete

ALMACEN CHINCHA

Panamericana Sur
Nro. 1719 Distrito de
Sunampe - Chincha



• **CENTRAL TELEFÓNICA:**

Alfrimac: 536 - 6211

www.alfrimac.com.pe



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE