



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

CAPÍTULO PERÚ

Cargo

Security

PUBLICACIÓN ESPECIALIZADA EN SEGURIDAD DE LA CADENA DE SUMINISTRO INTERNACIONAL

AÑO VII / 2014 - 20

La carga aérea

Movimiento y seguridad

THE AIR FREIGHT
MOVEMENT AND SECURITY

A 10 años del código PBIP
AT 10 YEARS OF THE ISPS CODE

ENTREVISTAS POR NUESTRO 17° ANIVERSARIO

- ALICORP S.A.A.
- BRITT PERÚ S.A.C.
- CONFECCIONES TEXTIMAX S.A.
- NEPTUNIA S.A.
- SOCIEDAD AGRÍCOLA DROKASA S.A.
- SOCIEDAD AGRÍCOLA VIRÚ S.A.
- TOPY TOP S.A.
- TRABAJOS MARÍTIMOS S.A.

INFORME ESPECIAL

- LIMA AIRPORT
PARTNERS S.R.L.
- FRÍO AÉREO
ASOCIACIÓN CIVIL
- TALMA SERVICIOS
AEROPORTUARIOS S.A.

El futuro del papeleo
en el transporte aéreo
de mercancías (Pág. 5)

El dinamismo comercial
del sector aéreo peruano
(Pág. 7)

BASC PERÚ en proceso de
habilitación como organismo
certificador de ISO 28000 e
ISO 9001 (Pág. 30)

CAPACITE A SUS CLIENTES Y PROVEEDORES EN EL SGCS BASC

**Charla
Gratuita**



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

Objetivo

Fomentar una cultura de seguridad en los asociados de negocio de las empresas BASC a fin de fortalecer las operaciones de comercio exterior.

Dirigido a:

Clientes y proveedores de empresas asociadas a BASC.

Contenido

- Amenazas al Comercio Internacional
- Iniciativas de Seguridad en el Comercio Internacional
- Sistema de Gestión en Control y Seguridad BASC
- Controles para minimizar los riesgos en las operaciones.

Cantidad de participantes

Las charlas se llevarán a cabo con una cantidad mínima de 20 participantes.

Lugar

Instalaciones de la empresa asociada BASC.

Duración

90 minutos

Mayor Información

paula.lopez@basasperu.org // daniela.galoso@basasperu.org
Fijo: 6128300 anexo 2278 / 2226 Celular: 946454057 - 98147*6514

Contenido / Content



- 2** Editorial: En octubre somos seguridad logística total
IN OCTOBER WE ARE FULL LOGISTICS SECURITY

- 3** Panorama de la seguridad aérea mundial
PANORAMA OF WORLDWIDE AIR SECURITY



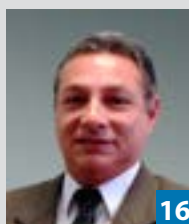
- 5** El futuro del papeleo en el transporte aéreo de mercancías
THE FUTURE OF THE PAPERWORK IN THE AIR FREIGHT TRANSPORTATION

- 7** El dinamismo comercial del sector aéreo peruano
COMMERCIAL DYNAMISM OF PERUVIAN AIR SECTOR



- 13** Lima Airport Partners: Crecimiento y satisfacciones
LIMA AIRPORT PARTNERS: GROWTH AND SATISFACTIONS

- 16** Sin eventos ilícitos que contaminen sus operaciones
NON ILLEGAL EVENTS CONTAMINATING THEIR OPERATIONS



- 19** ¿El sistema de seguridad o las personas? “Consideramos que ambas son importantes”
Security System or people? “WE CONSIDER BOTH ARE IMPORTANT”

- 22** 17º Aniversario de BASC PERÚ (entrevistas)
BASC PERU 17TH ANNIVERSARY (interviews)

- 30** BASC PERÚ en proceso de habilitación como organismo certificador de ISO 28000 e ISO 9001
BASC PERU IN THE PROCESS OF ACCREDITATION AS CERTIFYING BODY OF ISO 28000 E ISO 9001



- 34** Válida desde mayo 2014. La seguridad portuaria y sus criterios básicos
VALID SINCE MAY 2014. NEW ISO REGULATION FOR HIGH SECURITY SEALS

- 37** A 10 años del código PBIP
AT 10 YEARS OF THE ISPS CODE



En octubre somos seguridad logística total

IN OCTOBER WE ARE FULL LOGISTICS SECURITY

Estamos orgullosos de anunciar que el capítulo BASC USA será el anfitrión del VI Congreso Mundial BASC a realizarse del 01 al 03 de octubre en Washington D.C., Estados Unidos. Con el título “Empresas y gobiernos trabajando juntos: La ruta hacia la prosperidad y seguridad global”, este magno evento bilingüe servirá de plataforma para que las empresas asistentes puedan relacionarse con alrededor de 250 selectos ejecutivos corporativos interesados en temas de seguridad de la cadena logística y comercio internacional, así como con representantes de Aduanas, Gobiernos y de Organismos Internacionales.

Los 26 capítulos nacionales y regionales conformados en 14 países durante los 17 años de nuestra existencia, estrecharán lazos entre ellos y con las representaciones mencionadas en un marco de análisis y actualización sobre nuevas regulaciones, situaciones y tendencias de la relación entre el comercio y la seguridad logística a nivel global.

Estaremos presentes como presentadores y expositores, quien suscribe, en calidad de Presidente del Consejo Directivo de la Organización Mundial BASC (WBO), Fermín Cuza, Presidente Internacional de la WBO, y Robert Reneau, Presidente del capítulo BASC USA, acompañados de representantes de la OMA, Departamento de Seguridad Nacional de EE. UU., American Trucking Associations (ATA), DHL Global Forwarding & DHL Supply chain, Administración de la Seguridad del Transporte de EE. UU., Universidad de Virginia, BID, Hutchinson Ports Holdings, Talma Servicios Aeroportuarios, Pesquera Diamante, Frio Aéreo Asociación Civil, además de representantes de los programas OEA de Bolivia, México, Honduras, Costa Rica, entre otros.

Usted puede estar con nosotros y ser parte de este encuentro de líderes mundiales en seguridad logística mundial.

We are proud to announce that the chapter BASC USA will host the sixth World BASC Congress to be held from 01 to 03 October in Washington D.C., United States. Entitled “Businesses and governments working together: The path toward prosperity and global security,” this great bilingual event will provide a platform for that participating companies can relate with selected 250 corporate executives interested in security issues of the supply chain and international trade, as well as representatives of Customs, governments and international organizations.

The 26 national and regional chapters formed in 14 countries during the 17 years of our existence, will narrow ties between them and the representations mentioned in a framework of analysis and updates on new regulations, conditions and trends in the relationship between commerce and security logistics worldwide.

We will be there as presenters and exhibitors, myself, as Chairman of the Board of the World BASC Organization (WBO), Fermin Cuza, International President of the WBO, and Robert Reneau, President of Chapter BASC USA, accompanied by representatives of the WCO, Department of Homeland Security, American Trucking Associations (ATA), DHL Global Forwarding & DHL Supply chain, Administration of the Transportation Security USA, University of Virginia, IDB, Hutchinson Ports Holdings, Talma Airport Services, Pesquera Diamante, Frio Aereo Asociacion Civil, and representatives of the OAS programs Bolivia, Mexico, Honduras, Costa Rica, among others.

You can be with us and be part of this gathering of world leaders in global logistics security.
Atentamente / Sincerely

Raúl Saldías
Presidente / *President*
BASC PERÚ

Comité Editorial / Editorial Board

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

Director / Director
César Venegas Núñez

Edición / Redacción / Editor / Writer
Unices Montes Espinoza

Coordinación / Coordinator
Fiorella Tribeño Lujan

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

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



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

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

Consejo Directivo / Directors Board

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

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

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

Director Tesorero
Frio Aéreo Asociación Civil
Armando Grados Mogrovejo

Directores Vocales
Sociedad Nacional de Pesquería - SNP
Ricardo Bernaldes Parodi

Asociación de Exportadores - ADEX
Carlos Lozada Zingoni

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

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

Asociación Peruana de Agentes Marítimos - APAM
Eugenio Beltrán Chávez

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

Asociación de Servicios Aeroportuarios Privados - ASAEPP
César Basulto Valdiviezo

Sociedad de Comercio Exterior - COMEX
Patricia Siles Álvarez

Asociación Marítima del Perú - ASMARPE
María del Carmen Masías

Gerente General
César Venegas Núñez

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

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

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

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



Panorama de la seguridad aérea mundial

PANORAMA OF WORLDWIDE AIR SECURITY

De acuerdo a la International Air Transport Association (IATA) que representa alrededor de 240 líneas aéreas en el mundo, más de 170 países miembros de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) se han comprometido a introducir estándares para garantizar y facilitar el comercio global (conocido como Marco SAFE). En el marco de este programa de seguridad mundial se están dando alrededor del mundo iniciativas que apuntan a cumplir lo establecido por la OMA.

Una de estas iniciativas es la denominada Datos de Información Electrónica Avanzada (Advanced Electronic Information –AEI) cada vez más solicitada en el campo del transporte de pasajeros, por lo que muchos países están afrontando retos de implementación.

Por su lado, el programa piloto voluntario **Control Avanzado de Carga Aérea (Air Cargo Advance Screening –ACAS)** promovido por Estados Unidos proporciona datos para un análisis de riesgos de seguridad antes de la salida de aeronaves con destino a este país. Como se recuerda, este programa se inició justo después del intento de envío en octubre de 2010, desde Yemen, de explosivos ocultos en cartuchos de tinta y se llevó a

cabo inicialmente con empresas de transporte urgente integradas.

Antes de su implementación definitiva, desde 2012 el programa ACAS—a nivel piloto— está siendo postergado reiteradamente por EE. UU. (en julio pasado acaba de ser extendido por un año más) con la finalidad de que participen más empresas de transporte de pasajeros que transportan carga, agencias de transporte y expedidores de carga. Se esperaba que el gobierno estadounidense promulgue en 2014 una serie de normas sobre estándares ACAS para todas las empresas de transporte que vuelen con carga a los EE. UU.

La Unión Europea (UE) ha iniciado un programa piloto volun-

In accordance to the International Air Transport Association (IATA) that represents around 240 airlines in the world, more than 170 countries members of the World Customs Organization (WCO) have been committed to introduce standards for ensuring and facilitating global commerce (known as SAFE framework). On the framework of this program of worldwide security, initiatives around the world are given that seeks to accomplish what is established by WCO.

One of these initiatives is the

one denominated data of Advanced Electronic Information – AEI, each time more requested on the field of passengers' transportation, for that reason many countries are facing implementing challenges.

Furthermore, the volunteer pilot program Air Cargo Advance Screening, ACAS, promoted by the United States provides information for an analysis of security risks before the departure of aircrafts with destiny to this country. As we recall, this program began just after the delivery attempt in October 2010, from Yemen, of explosives hid on inkjet cartridges and was initially performed with companies of integrated urgent transportation.

Before its definitively implementation, since 2012, the program ACAS, at a pilot level, is being continuously postponed by USA (last July it was extended for one more year) with the purpose of having the participation of more passenger transportation companies which transport freight, transportations agencies and freight expeditor. It was expected that the American government enacts in 2014 different regulations about ACAS standards for all the transportation companies flying with freight to USA.

The European Union (EU) has

tario similar al ACAS que se esperaba también sea obligatorio en el presente 2014. La IATA apoya el programa ACAS y ha invocado a la UE utilice los mismos estándares armonizados en su programa.

Para ayudar a la armonización y eficiencia global de los datos de seguridad de la carga presentados, el sector y los reguladores han desarrollado una versión electrónica de la declaración de seguridad estándar de envíos (**e-Consignment Security Declaration Presentation e-CSD**) para carga y correo, que proporciona un registro de auditoría de la información de seguridad del movimiento típico de una cadena de suministro.


El e-CSD identifica qué parte ha asegurado el envío correspondiente, cómo y cuándo, y garantiza que se hayan aplicado las medidas de protección a través de un mecanismo armonizado y de una plantilla estándar. Se prevé que el e-CSD sea utilizado por las autoridades para ayudar a proporcionar los datos avanzados que requieran.

Por otra parte, la iniciativa **Transporte de Mercancías Seguro (Secure Freight)** es una iniciativa de la IATA a largo plazo para que los operadores globales del sector de transporte aéreo de mercancías formen parte de una cadena de suministros segura de acuerdo con los estándares adoptados y reconocidos internacionalmente.

La intención de esta iniciativa es mejorar la seguridad y aumentar los sistemas de protección de la aviación de los países. Según IATA, en el 2012 el proyecto Secure Freight (lanzado en el 2008) concluyó con éxito su proyecto piloto inaugural en Malasia, posteriormente ha establecido otros proyectos piloto en Kenia, México, Chile, y Egipto, y ha obtenido el reconocimiento por el material de guía de Secure Freight por parte de Australia y el Reino Unido, así como de la OMA. Este material fue reconocido en mayo del 2013 por la Comisión Europea y se lanzaron dos proyectos piloto en los Emiratos Árabes Unidos y en Jordania. Brasil ha dado a saber que tiene la intención de realizar este proyecto piloto.

Para IATA lamentablemente no todos los reguladores están aplicando un enfoque global basado en datos de la cadena de suministro. Al respecto, en el 2012 la UE promulgó diversas normas relativas a Compañías Aéreas que Transporten Carga o Correo a la UE procedente de Aeropuertos de Terceros Países (norma conocida como ACC3).

Desde el 1 de julio de 2014, las aerolíneas deberán garantizar que sus operaciones en la UE desde terceros países han sido validadas independientemente para cumplir con las leyes publicadas sobre seguridad de la carga aérea. Lo anterior incluye el control, o la existencia, de una cadena de suministro segura reconocida.

Para ayudar al sector de la aviación y a las autoridades regulatorias con las ACC3, la IATA ha establecido un Centro de Excelencia para Validadores Independientes (CEIV por sus siglas in inglés). El CEIV ofrece a los países un programa de formación aprobado para los estados que moviliza a una serie de validadores independientes necesarios para cumplir con los requisitos ACC3. 

begin a volunteer pilot program similar to ACAS that was expected to be mandatory too on this year. IATA supports the ACAS program and has requested the UE to use the same standards harmonized on its program.

For helping with harmonization and global efficiency, the security freight data presented, the sector and regulators have developed an electronic version of the shipment standard security statement (e-Consignment Security Declaration Presentation, e-CSD) for freight and mail, that provides the audit registration of information of security of the typical movement of a supply chain.

The e-CSD identifies which part has secured the correspondent shipment, how and when, and ensures that the protection measures have been applied through a harmonized mechanism and a standard template. It is assumed that e-CSD would be used by the


authorities for helping to provide the advanced data required.

On the other hand, the initiative Secure Freight Transportation is a long-term IATA initiative, so the global operators of the merchandise air transportation sector can be part of a secure supply chain in accordance to the standards adopted and internationally recognized.

The purpose of this initiative is to improve security and increase the aviation protection systems of the countries. In accordance to IATA, in 2012, the project Secure Freight (launched in 2008) concluded successful its inaugural pilot project in Malaysia, then it has established other pilot projects in Kenya, Mexico, Chile and Egypt, and has obtained the recognition for the guide material of Secure Freight from Australia and United Kingdom, as well as from the WCO. This material was recognized in May 2013 by the European Commission and two pilot projects were launched on United Arab Emirates and Jordan. Brazil has informed its pretensions for developing this pilot project.

Unfortunately for IATA not all the regulators are applying a global approach based on the information of the supply chain. In this respect, in 2012, the EU enacted different relative norms to Air Companies that Transport Freight or Mail to the EU from Third Countries Airports (norm known as ACC3).

Since July 1st, 2014, airlines must ensure that their operations on the EU from third countries have been validated, independently of achieving the laws published about air freight security. The aforesaid includes control, or existence of a known secure supply chain.

For helping the aviation sector and the regulatory authorities with ACC3, IATA has established a Center of Excellence for Independent Validators- CEIV. The CEIV offers to the countries, a training program approved for the states that move different independent validators, necessities for achieving the ACC3 requirements. 

Fuente / Source: IATA

1234 FIRST STREET, LOS ANGELES, CA 90001
 SHIPPED BY: GREAT MARINE CARRIER 111000-999 ON/OR ABOUT: AUGUST 23, 2001
 FROM: THAILAND TO: LOS ANGELES PORT CA., USA
 PAYMENT BY: ABC SEAFOOD COMPANY
 THROUGH EXPORT-IMPORT BANK OF THAILAND(HEAD OFFICE)

Country of origin listed. This may differ from the country from which the product is shipped.

Carton Count

List the gross weight and net weight for each item

SHIPPING	QUANTITY	DESCRIPTION OF GOODS	UNIT PRICE	AMOUNT (USA)
	CASE	GOODS OF THAILAND ORIGIN	USS/RING	C&F LOS ANGELES CA., U.S.A
		PURCHASE ORDER No. 686400		
		FROZEN COOKED SHRIMP RINGS SKIN PACK W/ SAUCE		
		PACKED 12 x 10 oz. PER MASTER CARTON		
	2,000	SIZE: 71/90 QUANTITY: 24,000 RINGS	2.00	48,000.00
TOTAL	2,000			48,000.00
		PREPAID FREIGHT CHARGES USD. 2,334.00		
		F.O.B. VALUE USD. 45,666.00		
		6,804.00		
		NET WEIGHT (LBS): 15,000.00		
		GROSS WEIGHT (KGS): 10,800.00		
		1234 Super Road, Bangkok, Thailand 001001		

List the charges and itemized value and weight for each item on the invoice.

You must itemize: duty, insurance, freight and other charges separately. This is REQUIRED and ENFORCED by U.S. Customs

El futuro del papeleo en el transporte aéreo de mercancías

THE FUTURE OF THE PAPERWORK IN THE AIR FREIGHT TRANSPORTATION.

Los especialistas lo llaman el “transporte electrónico de mercancías” y es uno de los retos más trascendentales de la industria aérea mundial. Consiste en la no dependencia del formato en papel de los trámites que se realizan en los procesos del transporte de la carga aérea. Detrás de esta situación está el hecho de que los aproximadamente 50 millones de toneladas de carga (según IATA) que se transportan cada año, dejan en el camino unas 7.800 toneladas de documentos utilizados en las cadenas de trámites.

Para asegurar el éxito del transporte electrónico de mercancías, el Grupo Asesor del Transporte Aéreo Global de Mercancías –GACAG (Global Air Cargo Advisory Group, conformado por la Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios –FIATA, IATA, Asociación Internacional de Carga Aérea –TIACA, y el Foro de Cargadores Globales –GSF), cuyo papel es establecer una visión y estrategia de la cadena de suministro de carga aérea global y presentar posiciones conjuntas de la industria a terceros, incluyendo organizaciones intergubernamentales como la OMA y la OACI; ha desarrollado una hoja de ruta para lograr el 100% de transporte electrónico de mercancías.

El primer elemento de la hoja de ruta del transporte electrónico de mercancías es involucrar a los reguladores y gobiernos para garantizar un marco jurídico para el transporte de mercancías sin papel. El objetivo es conseguir una cobertura del 80% de la red por volumen. De acuerdo a IATA has-

ta mayo del 2013 la implantación era de un 37%.

El segundo elemento del transporte electrónico de mercancías es la digitalización del conocimiento aéreo. A finales del 2012, el conocimiento aéreo electrónico (e-AWB) logró una implantación de un 7,2% y recientemente, en junio pasado, el indicador estaba en 16,2%. El objetivo es lograr el 100% de implantación a finales del 2015.

El objetivo ambicioso del transporte electrónico ganó impulso con la introducción del Acuerdo Multilateral e-AWB (e-Air Waybill) de la IATA, una herramienta desarrollada desde el 2008. Antes de este acuerdo la implantación estaba frenada por la necesidad de acuerdos individuales entre aerolíneas, agencias de transporte y aeropuertos. Con el e-AWB se elimina este bloqueo

The specialists call it the “merchandise electronic transportation”, and it is one of the more transcendental challenges of the worldwide air industry. It consists on the non-dependence of format in paper for the procedures developed on the process of air freight transportation. Behind this situation exists the fact that the approximately 50 million tons of freight (in accordance to IATA) transported each year, leaves on the road at least 7.800 tons of documents used in the process chains.

For ensuring the success of the merchandise electronic transportation, the Global Air Cargo Advisory Group, (formed by the International Federation of Fre-

ight Forwarders Association –FIATA, IATA, The International Air Cargo Association –TIACA, and the Global Shippers Forum –GSF), which role is to establish a vision and strategy of the supply chain of global air freight and present joint position of the industry to third parties, including intergovernmental organizations as WCO and OACI; has developed a road map for achieving the 100% of merchandise electronic transportation.

The first element of the merchandise electronic transportation road map is to involve the regulators and governments for ensuring a legal framework for transporting merchandises without paper. The purpose is to obtain coverage of 80% of the network by volume. In accordance to IATA until May, 2013 the implantation was 37%.

The second element of the merchandise electronic transportation is the digitalization of the air knowledge. At the end of 2012, the electronic air knowledge (e-AWB) achieved an implantation of 7,2% and recently, on last June, the indicator was on 16,2%. The purpose is to achieve the 100% of implantation at the end of 2015.


The ambitious purpose of the electronic transportation gain impetus with the introduction of the Multilateral Agreement e-AWB (e-Air Waybill) of IATA, a toll developed since 2008. Before this agreement, the implantation was stopped due to the necessity of individual agreements among airlines, transportation agencies and airports. With the e-AWB this

al proporcionar un único acuerdo estándar que las aerolíneas y las agencias de transporte pueden firmar una única vez con la IATA para suscribir acuerdos e-AWB con todas las partes.

Respecto a la implantación individualizada del e-AWB, según IATA a junio de 2014 las tres aerolíneas con mayor penetración por volumen son: Cathay Pacific Group (46,6%), Emirates (31,4%), y SIA Cargo (31,3%). Valga mencionar a LAN Airlines que ocupa el puesto 24 del ranking con una penetración de 7,9% en dicho mes. En cuanto a los freight forwarders, DHL Global Forwarding (21,9%) es seguido por Schenker (23,8%) y Panalpina (23,8%).

El tercer elemento de la hoja de ruta del e-AWB, exige que todo el conjunto de documentos utilizados en el transporte de mercancías (hasta 30 documentos) pase a ser electrónico. Esto incluye documentos individuales para cada área de carga, como flores o mercancías peligrosas.

La conversión de todos los documentos a formato electrónico es un reto inmenso para miles de agencias de transporte y a millones de transportistas, pero una vez universalmente implantado el uso de e-AWB, se espera un rápido progreso. Con la aplicación del 100% del transporte electrónico de mercancías, los gobiernos y los protagonistas del sector se beneficiarán de mayores niveles de información, fiabilidad, y protección. Se estima que las agencias de transporte podrán ahorrar unos dos dólares por envío si el transporte electrónico de mercancías se combina con un sistema de archivo electrónico.

Asimismo, el servicio de atención al cliente también podrá mejorar su productividad en un 48%, en todo el proceso de gestión de documentos, incluidas las actividades de las aerolíneas y de servicios de asistencia en tierra. 

blocking is eliminated when providing a unique standard agreement that airlines and transportation agencies can sign once with IATA for subscribing e-AWB agreements with all the parties.


Regarding to the individualized implantation of the e-AWB in accordance to IATA in June 2014 the three airlines with the greater entering by volume are: Cathay Pacific Group (46,6%),

Emirates (31,4%), and SIA Cargo (31,3%). It is important to mention LAN Airlines that occupies position 24 of the ranking with an entering of 7, 9% on that month. Regarding to the freight forwarders, DHL Global Forwarding (21,9%) followed by Schenker (23,8%) and Panalpina (23,8%).

The third element on the road map of the e-AWB requests that all the group of documents used on the transportation of merchandise (up to 30 documents) becomes electronic. This includes individual documents for each freight area, as flowers or dangerous merchandise.

The conversion of the entire documents to electronic format is a great challenge for thousands of transportation agencies and mi-

llions of transporters, but once the use of e-AWB universally implanted, a rapid progress is expected. With the application of the 100% of the merchandise electronic transportation, the governments and the protagonists of the sector will be benefited of higher levels of information, trustability and protection. It is estimated that the agencies of transportation could save some dollars for sending merchandise electronic transportation is combined with an electronic file system.

Moreover, the customer service can improve its productivity too, on a 48% in the whole process of documents management including the airlines activities and the services of land assistance. 

Fuente / Source: IATA / CBP

www.flink.pe

Seguridad • Identificación • Control



**CERTIFICADO ISO 17712:2013 H
HIGH SECURITY SEAL**

LA NUEVA GENERACIÓN EN PRECINTOS DE SEGURIDAD

 Av. El Sauce 145 - Surquillo
Lima - Perú

 (51-1) 273 7179
(51-1) 273 7181

 ventas@flink.pe



El dinamismo comercial del sector aéreo peruano

COMMERCIAL DYNAMISM OF PERUVIAN AIR SECTOR

En 1928 Elmer Faucett fundó la compañía Empresa de Aviación Faucett, una de las más antiguas en América Latina que iniciaron la industria aeronáutica en Sudamérica fabricando aviones Stinson en sus talleres en Lima y que posteriormente conectó Lima con otros departamentos del país y luego con otras ciudades del exterior.

In 1928, Elmer Faucett founded the Aviation Company Faucett, one of the ancients in Latin America that initiated the aeronautic industry in South America manufacturing Stinson airplanes on their workshops in Lima and that later, connected Lima with other departments of the country and then with foreign cities.

Esta empresa pionera estuvo presente (mediante su delegado Armando Revoredo Iglesias) en la Conferencia de Chicago en 1944, evento que dio origen a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), organismo de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) que actualmente legisla el servicio de transporte aéreo internacional a nivel mundial.

Con el paso de los años varias compañías locales como Peruvian International Airways –PIA, Aero Perú, Aerolíneas Peruanas S.A. –APSA, Americana de Aviación, Expreso Aéreo, Imperial Airlines, entre otras, operaron en el Perú, los cuales por diversas razones culminaron sus operaciones, incluyendo la propia Faucett.

De esta manera, a pesar de su papel protagónico en los albores de la aviación en la región Latinoa-

mericana, la industria aeronáutica nacional no logró consolidarse. Esta situación es corroborada por Patricia Siles, experimentada profesional en el campo de la carga aérea y actual directora de BASC PERÚ, para quien en el país existe una precaria presencia y promoción de la aviación civil, lo que nos ubica como uno de los países más pobres en parque aéreo y desarrollo aeronáutico.

This pioneering Company was present (through its delegated Armando Revoredo Iglesias) on the Chicago Conference in 1944, event which originates the International Civil Aviation Organization (ICAO), body of the United Nations Organization (ONU) that actually legislates the international air transportation service at a global level.

Over the years, many local companies as Peruvian International Airways – PIA, Aero Perú, Aerolíneas Peruanas S.A. –APSA, Americana de Aviación, Expreso Aéreo, Imperial Airlines, among others, operated in Perú, which due to different reasons culminated its operations, including Faucett itself.

In this manner, despite its fundamental role on the beginnings of aviation on Latin-American region, the national aeronautic industry did not achieve consolidation. This situation is confirmed by Patricia Siles, professional experimented on the field of air freight an current Manager of BASC PERU, to whom in the country there is precarious presence and promotion of civil aviation, which locate us as one of the poorest countries in air park and aeronautic development.

Ella además señala: “Existe dificultad para el desarrollo de nuevas empresas aéreas, mejorar las existentes, o innovar adicionales servicios, que permitan complementar nuestra oferta y competir en mejor posición dentro del mercado nacional e internacional, especialmente en zonas regionales. Las rutas troncales sirven a las principales ciudades del país, sin embargo el país solo se interconecta en el 20% del total de sus aeropuertos. El 80% restante de aeropuertos en el Perú no son utilizados.”

Conviviendo con esta situación, el mercado aerocomercial peruano, medido por el tráfico de pasajeros y de carga, ha registrado un significativo crecimiento después del 2000 como resultado de un ciclo muy auspicioso de largo plazo de la economía nacional, el cual fue alentado por un flujo sin precedentes de inversión extranjera en diversos sectores, entre ellos el aéreo a través de la concesión de aeropuertos. De esta manera, este sector se convirtió progresivamente en un magnífico aliado del crecimiento económico del país.

Época de desarrollo

Desde el año 2000 el sector aéreo peruano muestra una fuerte expansión del tráfico aerocomercial (pasajeros y carga) como resultado de fuertes inversiones en infraestructura que fueron posibles básicamente a un proceso de concesiones a inversionistas privados.

En efecto, como parte de su política de desarrollo, el Perú otorga especial importancia a la mejora de la infraestructura de transporte (vial, ferroviaria, portuaria y aeroportuaria) en el entendido que estas plataformas pueden elevar la competitividad comercial de cara a configurar progresivamente un hub logístico que integre al país con América Latina, la región económica del Asia – Pacífico y el mundo entero.

Bajo esta perspectiva, de acuerdo a Pro Inversión (presentación institucional 2014 “¿Por qué invertir en el Perú?”) los

compromisos de inversión en concesiones de infraestructura bordearon los 7.300 millones de dólares a enero del 2013, lo cual está generando modernización con el consiguiente aporte a la reducción de costos logísticos que facilitan la integración del Perú con los mercados mundiales en condiciones de mayor competitividad.

Dicha entidad señala que “la infraestructura desarrollada se complementará con nuevas inversiones, programadas hacia el 2016, por el MTC, habiéndose previsto realizar proyectos por más de US\$ 17,700 millones (obras públicas y APP –Asociaciones Públicas Privadas); lo cual representa importantes oportunidades de inversión para contratistas y operadores”. Es de destacar que las nuevas inversiones en infraestructura de transporte programadas al 2016 se incluye al sector aeroportuario con 420 millones de dólares.

She also points out that: “There is difficulty for the development of new air companies, improve the existing ones or innovating additional services that allow complementing our supply and compete on a better position in the national and international market, especially in regional zones. The main routes serve to the main cities of the country; however, the country is only interconnected in 20% of the total of its airports. The 80% of airports left in Perú are not used.”

Hanging out with this situation, the Peruvian aero commercial market, measured by the passengers and freight traffic, have registered an important growth after 2000 as a result of a long-term auspicious cycle of the national economy, which was encouraged by a flow without foreign investment precedents on different sectors, among them the aerial through the concession of airports. In this way, this sector progressively become on a magnify ally of the economic growth of the country.

Development Period

Since 2000, the Peruvian air sector shows a great expansion of aero commercial traffic (passengers and freight) as a result of strong investments on infrastructure that were possible basically for a process of concessions to private investors.

On effect, as part of its development politic, Perú grants special importance to the improvement of the transport infrastructure (vial, rail, port and airports) on the understanding that these platforms can elevate the commercial competitiveness in order to configure progressively a logistic hub that integrates the country with Latin America, the economic region of Asia, Pacific and the whole world.

Under this perspective, in accordance to the Pro investment (institutional presentation 2014 “why to invest in Peru?”) the investment commitments on infrastructure concessions bordered the 7.300 million dollars on January 2013, which is generating modernization with the consequent contribution to the reduction of logistic costs that facilitate the integration of Perú with the worldwide markets in conditions of high competitiveness.

The said entity points that “the infrastructure developed will be complemented with new investments, programmed to 2016, by the MTC, previewing to make projects for more than US\$17,700 million (public works and APP- Private Public Associations); which represents important opportunities of investments for contractors and operators”. It is important to stand out that the new investments on transportation infrastructure programmed for 2016 includes the airport sector with 420 million dollars.

Which airports are outsourced up to date? In accordance to the Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), there are three differenced outsources:

¿Qué aeropuertos están concesionados a la fecha? De acuerdo al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), existen tres concesiones diferenciadas:

Lima Airport Partners (LAP). Tiene la concesión desde el año 2001 del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Aeropuertos del Perú (ADP). Ganó la adjudicación entre el 2006 y 2008 de 12 aeropuertos (Anta, Cajamarca, Chachapoyas, Chiclayo, Iquitos, Pisco, Piura, Pucallpa, Talara, Tarapoto, Tumbes y Trujillo).

Aeropuertos Andinos del Perú (AAP). Ganó en 2010 la licitación de seis aeropuertos (Andahuaylas, Arequipa, Juliaca, Tacna, Ayacucho y Puerto Maldonado).

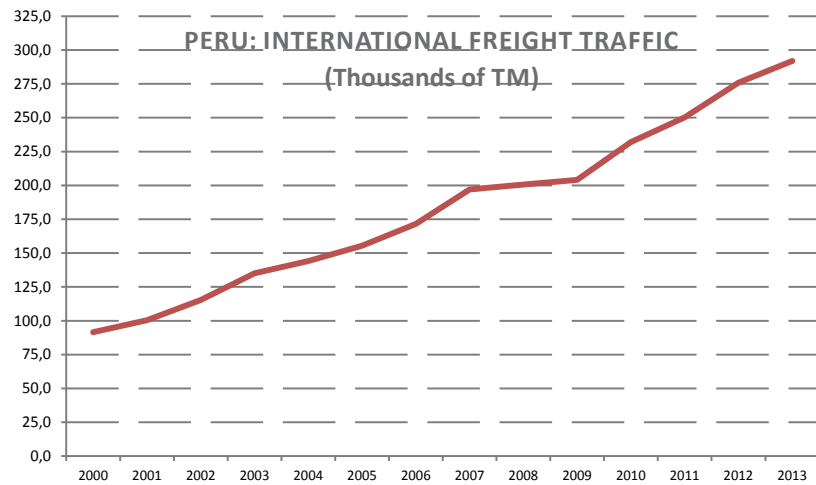
Debemos agregar a esta relación la concesión del Aeropuerto de Chinchero en Cusco, la cual fue anunciada en abril pasado por Pro Inversión, al Consorcio Kuntur Wasi integrado por la argentina Corporación América y el peruano Andino Investment Holding. Vale señalar que este grupo habría ofrecido la propuesta más competitiva debido a que ya maneja los cinco terminales aéreos en la zona sur del país concesionados a la empresa AAP.

El dinamismo del sector

De acuerdo a estadísticas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), en el año 2013 el tráfico aéreo de carga internacional (carga y correo) fue de 292 mil toneladas, cifra que en el año 2000 era de 91,6 mil toneladas, con lo cual el crecimiento fue de más de tres veces en este periodo de 13 años.

Por otra parte, según Lima Airport Partners (LAP), empresa concesionaria del aeropuerto Jorge Chávez, el crecimiento del tráfico de pasajeros también ha sido exponencial. En el 2001 esta variable fue de 4,1 millones

PERÚ: TRÁFICO DE CARGA AÉREA INTERNACIONAL (Miles de TM)



Fuente Source: MTC

Lima Airport Partners (LAP). It has the concession since 2001 of the International Airport Jorge Chávez.

Peruvian Airports (ADP). It won the bidding between 2006 and 2008 of 12 airports (Anta, Cajamarca, Chachapoyas, Chiclayo, Iquitos, Pisco, Piura, Pucallpa, Talara, Tarapoto, Tumbes, and Trujillo).

Andean Peruvian Airports (AAP). It won in 2010 the bidding of six airports (Andahuaylas, Arequipa, Juliaca, Tacna, Ayacucho, and Puerto Maldonado).

We need to add to this list the concession of the Airport Chinchero in Cuzco, which was announced last April passed by Pro-investment to Consortium Kuntur Wasi, integrated by the Argentine American Corporation and the Peruvian Andino Investment Holding. It is important to mention that this group has offered the most competitiveness offer because it already manages the five air terminals on the south zone of the country, outsourced to AAP Company.

The dynamism of the area

In accordance to statistics of the Ministry of Transportations and Communications (MTC), in 2013 the air traffic of international freight (freight and mail) was

of 292 thousands tones, number that on the year 2000 was of 91,6 tones, with which the grown was more than three times on this period of 13 years.

On the other hand, in accordance to Lima Airport Partners (LAP), outsourced Company of the airport Jorge Chavez, the passengers' traffic grown has also been exponential. In 2001 this variable was of 4,1 million people (2,2 million correspondent to international passengers) and on 2013 have been 14,9 million people (7 million international). Moreover, the movement of aircraft on this same period passed from 72.163 to 153.123 operations.

The great grown of international passengers that can be explained for a greater flow on tourism and on business trips, saves correlation with the increasing of the international destinations with no scales that, in accordance to LAP, between 2006 and 2013 was elevated from 24 to 38.

The evolution of the air park that operates on the airports of the country is another variable that reflects the change through the development that have experimented the area. In accordance to the General Management of Civil Aeronautics (DGAC) of the MTC, actually

de personas (2,2 millones correspondiente a pasajeros internacionales) y en el 2013 ha sido de 14,9 millones de personas (7 millones internacionales). Asimismo, el movimiento de aeronaves en este mismo periodo pasó de 72.163 a 153.123 operaciones.

El gran crecimiento de pasajeros internacionales, que pueden explicarse por un mayor flujo en el turismo y los viajes de negocios, guarda correlación con el aumento también de los destinos internacionales sin escalas que, según LAP, entre 2006 y 2013 se elevó de 24 a 38.

La evolución del parque aéreo que opera en los aeropuertos del país es otra variable que refleja el cambio hacia el desarrollo que ha experimentado el sector. Según la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del MTC, actualmente existen 85 líneas aéreas con autorización para operar en el Perú, 45 de los cuales el año 2013 registraron movimiento (ver cuadro respectivo). En el 2006 (de acuerdo a cifras de LAP) operaban 19 aerolíneas, de los cuales 7 eran nacionales y 14 estaban registrados para hacer operaciones de carga.

Asimismo, de acuerdo al MTC, al 2013 el sector contaba con 644 empresas registradas como agentes de carga y 101 empresas registradas para brindar servicios aeroportuarios.

there are 85 airlines with authorization for operating in Perú, 45 of which on 2013 registered movement (see the respective chart). In 2006 (in accordance to LAP numbers) 19 airlines were operating, from which 7 were national and 14 were registered for making freight operations.

Moreover, in accordance to the MTC, on 2013 the sector had 644 companies registered as cargo agents and 101 companies registered for providing airport services.

Airlines and airports 2013

During 2013 the main Airlines that registered more than 50% of the total movement of cargo transportation of the country were Lan Perú, Lan Airlines (ex Lan Chile), Atlas Air Inc., Lan Cargo, Centurión Air Cargo Inc., and ABX Air Inc. There were 45 airlines that registered cargo movement during the said year in accordance to the statistics of MTC.

In the said year, there were 19 the airports of destiny through were shipments of more than thousands tons of freight were registered from Perú. Altogether, this group of airports (see chart) represented more than 07% of the total shipments on the said year. The two main destinies, Miami (USA) and Santiago de Chile, represented more than 54%.

On the group of airports listed on the

PERÚ: CARGA AÉREA INTERNACIONAL SEGÚN AEROLÍNEAS (TM)

PERU: INTERNATIONAL AIR FREIGHT IN
ACCORDANCE TO AIRLINES (TM)

AEROLINEA	2013
LAN PERÚ S.A.	66,675.2
LAN AIRLINES (EX LAN CHILE)	27,115.6
ATLAS AIR INC	23,317.9
LAN CARGO S.A.(LAN CHILE CARG)	19,926.6
CENTURION AIR CARGO INC.	13,899.4
ABX AIR INC.	13,886.4
TAMPA	12,025.5
KLM CIA. REAL H. DE AVIACION	10,689.8
IBERIA, LINEAS A. DE ESPAÑA	10,167.4
DELTA AIR LINES INC.	9,653.5
KOREAN AIR CARGO	8,967.1
TACA-PERU	7,418.2
AMERICAN AIRLINES INC.	6,806.3
FLORIDA WEST INTERNATIONAL AIR	6,747.7
UNITED AIRLINES	6,421.0
SKY LEASE	5,850.2
AVIANCA	5,038.1
SOUTHERN AIR INC.	4,728.1
AEROLANE, L.A NAC.DEL ECUADOR S.A.	4,323.9
TAM LINHAS AEREAS	4,264.2
AIR CANADA	3,667.7
AIR FRANCE	3,384.6
AIR EUROPA LINEAS AEREAS S.A.	3,102.3
LAN ARGENTINA S.A.	2,810.8
SOLAR CARGO	2,251.4
COPA	1,729.4
LACSA	1,334.9
LUFTHANSA CARGO	1,070.3
AEROGAL	991.5
ABSA - AEROLINHAS BRASILEIRAS	968.6
TACA INTERNACIONAL	784.7
AEROVIAS DE MEXICO S.A. DE C.V	526.5
TRANS. A. BOLIVIANOS - TAB	317.6
AERO LINEAS ARGENTINAS S.A.	264.2
AEROSUCRE S.A.	263.2
SKY SERVICE S.A.	207.4
LINEA A.CARGUERA DE COLOMBIA S.A.	156.2
MAS AIR	86.1
TAME	55.5
LÍNEAS Á SURAMERICANAS S.A.	19.7
VENSECAR INTERNACIONAL	18.7
VOLGA DENPR AIRLINES	15.3
ATSA	9.1
MONARCH AIRLINES	2.2
SOUTH AMERICA MISSION INC	0.3
TOTAL GENERAL	291,961.0

Fuente Source: MTC

chart, there are five American airports (Miami, Los Angeles, Atlanta, Nueva York, and Houston), three Europeans (Madrid, Amsterdam and Paris) and nine Latin American airports.

In relation to the main origin airports, on the year 2013, 17 airports were registered, from where more than a thousand ton of freight to Peru was shipped. With a participation of 93% of the total received, this group comprises six airports from the United States (Miami, Los Angeles, Atlanta, Nueva York, Houston, and San Francisco), three Europeans (Madrid, Amsterdam, Paris) and seven Latin-Americans (Santiago de Chile, Bogotá, Sao Paulo,

Aerolíneas y aeropuertos en el año 2013

Durante el 2013 las principales aerolíneas que registraron más del 50% del movimiento total de transporte de carga del país fueron Lan Perú, Lan Airlines (ex Lan Chile), Atlas Air Inc., Lan Cargo, Centurión Air Cargo Inc., y ABX Air Inc. Fueron 45 las aerolíneas que registraron movimiento de carga durante dicho año de acuerdo a las estadísticas del MTC.

En dicho año fueron 19 los aeropuertos de destino hacia donde se registraron envíos de más de mil toneladas de carga desde el Perú. En conjunto, este grupo de aeropuertos (ver cuadro) representaron más del 97% de los envíos totales en dicho año. Los dos principales destinos, Miami (EE. UU.) y Santiago de Chile, representaron más del 54%.

En el grupo de aeropuertos listados en el cuadro, figuran cinco aeropuertos estadounidenses (Miami, Los Ángeles, Atlanta, Nueva York, Houston), tres europeos (Madrid, Ámsterdam y París) y nueve aeropuertos de Latinoamérica.

En relación a los principales aeropuertos de origen, en el año 2013 se registró 17 aeropuertos desde donde se embarcaron más de mil toneladas de carga hacia el Perú. Con una participación de 93% del total recibido, este grupo comprende seis aeropuertos de Estados Unidos (Miami, Los Ángeles, Atlanta, Nueva York, Houston, San Francisco), tres europeos (Madrid, Ámsterdam, París) y siete latinoamericanos (Santiago de Chile, Bogotá, Sao Paulo, Buenos Aires, Guayaquil, México, Viracopos –Brasil).

Problemática

El sector aerocomercial no está exento de dificultades. Uno de los principales guarda relación con los sobrecostos logísticos que afectan al sector exportador peruano.

La determinación de los componentes así como la medición de los rubros o ítems específicos por actividad no es posible establecerlos aun porque, según información

PERÚ: TRÁFICO INTERNACIONAL DE CARGA SEGÚN AEROPUERTO DE ORIGEN 2013

PERÚ: INTERNATIONAL FREIGHT TRAFFIC IN ACCORDANCE TO ORIGIN AIRPORT 2013

AEROPUERTO	2013	Part. %
MIAMI	28,345.6	29.59%
SANTIAGO DE CHILE	10,710.2	11.18%
BOGOTA	7,114.4	7.43%
SAO PAULO	6,746.4	7.04%
MADRID	5,424.4	5.66%
LOS ANGELES	4,683.0	4.89%
AMSTERDAM	4,329.7	4.52%
BUENOS AIRES	4,236.5	4.42%
GUAYAQUIL	3,223.7	3.37%
ATLANTA	2,628.1	2.74%
MEXICO	2,561.8	2.67%
NEW YORK	2,099.8	2.19%
VIRACOPOS	1,594.1	1.66%
HOUSTON	1,475.0	1.54%
SAN FRANCISCO	1,443.9	1.51%
PARIS	1,421.4	1.48%
TORONTO	1,322.8	1.38%
SUB TOTAL	89,361.0	93.29%
TOTAL GENERAL	95,791.4	100.00%

Nota: Aeropuertos que registraron más de mil toneladas.

Fuente Source: MTC

oficial, a la fecha no se ha implementado el portal de información gratuita sobre los costos de los servicios portuarios y aeroportuarios a los usuarios de comercio exterior, debido a que los operadores de puertos, almacenes aduaneros, entre otros, no han remitido la información mensual de sus costos, como estipula la Ley.

Por esta razón, el ex ministro de Economía Luis Miguel Castilla dijo en julio pasado con ocasión de una entrevista al diario Gestión: “Es por ello que le hemos dado capacidad sancionadora al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). La idea es propiciar la estandarización de la información, que haya mayor transparencia en

Buenos Aires, Guayaquil, México, Viracopos –Brasil).

Problematic

The commercial sector is not exempt from difficulties. One of the main is related to the logistic overrun that affect the Peruvian exporter sector.

The determination of the components as well as the measure of the specific items for activity is not possible to establish them yet be-

cause, in accordance to official information, up to date non free information portal for costs of port services and airports have been implemented for foreign commerce users, because the port operators, customs warehouses, among others have not send the monthly information of costs, as required by Law.

For this reason, the Ministry of Economy, Luis Miguel Castilla, said last July on an interview for Gestión newspaper: “Is for that reason that we empowered sanctioning capacity to the Ministry of Transportes and Communications (MTC). The idea is to provide the standardization of the information, to have more transparence in costs and, for that matter, improve competitiveness”. In accordance to the respective law project, the MTC will establish a scale of sanctions and infractions for penalizing gradually the different non-compliance levels to the norm. As remembered, the commission of foreign trade of the Congress approved the Law Project N° 1885/2012 which purpose is to transparency the costs of the service of transportation

los costos y, por ende, se mejore la competencia". De acuerdo al proyecto de ley respectivo, el MTC establecerá una escala de sanciones e infracciones que penalice de forma gradual los diversos niveles de incumplimiento que se realiza a la norma. Como se recuerda, la comisión de comercio exterior del Congreso aprobó el proyecto de Ley N° 1885/2012 cuyo fin es transparentar los costos del servicio de transporte de productos vía aérea de acuerdo al marco normativo internacional.

Por esa misma fecha, la Asociación de Exportadores (ADEX), a través de su presidente Gastón Pacheco señalaba que alrededor de 20 millones de dólares anuales es el monto de los sobrecostos logísticos aéreos que son trasladados a los importadores y consumidores. Para el gremio empresarial este problema surge de una interpretación distorsionada del concepto de transporte aéreo como parte de las operaciones de comercio internacional.

Según ADEX, "Las normas y convenciones internacionales establecen que el transporte aéreo cubre desde el punto de origen de la mercadería hasta su entrega al comprador. En el Perú, sin embargo, se ha hecho una interpretación antojadiza y perversa de esa clara definición, que permite a las líneas aéreas y las empresas vinculadas al manejo de carga, separar el flete de la manipulación de la carga cuando llega al Perú. De esta forma se obliga al importador a incurrir en costos y pagar a una empresa que nunca contrató (la que maneja la carga); adicionalmente está en total desventaja de negociación pues su carga se encuentra prácticamente secuestrada."

El gremio añadió que esta práctica tiene el efecto de encarecer en forma desmedida la importación vía aérea, limitando su uso, por lo cual el Perú es uno de los países con la más baja relación entre carga aérea y carga


**PERÚ: TRÁFICO INTERNACIONAL DE CARGA
SEGÚN AEROPUERTO DE DESTINO 2013**

PERÚ: INTERNATIONAL FREIGHT TRAFFIC IN
ACCORDANCE TO DESTINATION AIRPORT 2013

AEROPUERTO	2013	Part. %
MIAMI	96,045.6	48.96%
SANTIAGO DE CHILE	10,756.6	5.48%
MADRID	10,568.9	5.39%
LOS ANGELES	9,542.9	4.86%
SAO PAULO	7,505.0	3.83%
BUENOS AIRES	7,091.5	3.62%
ATLANTA	7,025.3	3.58%
AMSTERDAM	6,360.1	3.24%
CARACAS	6,122.9	3.12%
NEW YORK	4,778.4	2.44%
MEXICO	4,556.9	2.32%
HOUSTON	4,411.9	2.25%
BOGOTA	4,288.9	2.19%
GUAYAQUIL	3,062.3	1.56%
TORONTO	2,344.8	1.20%
QUITO	2,005.4	1.02%
PARIS	1,963.2	1.00%
SAN FRANCISCO	1,261.5	0.64%
CIUDAD DE PANAMA	1,119.9	0.57%
SUB TOTAL	190,811.9	97.27%
TOTAL GENERAL	196,169.5	100.00%

Nota: Aeropuertos que registraron más de mil toneladas.

Fuente Source: MTC


marítima. Propuso en este sentido que todos los conceptos involucrados en la operación deben quedar claramente establecidos en la factura correspondiente a fin de facilitar su comparación y la competencia. 

of products through air in accordance to the international normative framework.

From the same date, the Exporters Association (ADEX), through its President Gastón Pacheco, pointed out that around 20 million annual dollars is the amount of the logistics air overruns that are translated to the importers and consumers. For the entrepreneurial guild this problem arises from a distorted interpretation of the concept air transportation as part of the operations of international commerce.

In accordance to ADEX, "the regulations and international conventions establish that the air transportation covers from the origin point of the merchan-

dise up to the delivery to the buyer. However, in Peru, there has been a capricious and wicked interpretation of this clear definition, that allows the airlines and companies linked to the freight management to separate the freightage of the manipulation of the freight when arrives to Peru. In this way the importer is obliged to incur in costs and pay to a company that he never hired (the one that manages the freight); additionally is in total business disadvantage because its freight is practically abducted."

The guild added that this practice has the effect of increasing on a disproportionate way air importing, limiting it use, for that reason Peru is one of the countries with the lesser relation among the air and sea freight. In this sense, suggested that all the concepts involved on the operation must be clearly established on the correspondent invoice, in order to facilitate its comparison and competitiveness. 

Fuente Source: MTC / Pro Inversión / Corpac / LAP / ICAO (International Civil Aviation Organization) / Prensa



Sabine Trenk,
Gerente Central de
Operaciones de LAP

Lima Airport Partners: Crecimiento y satisfacciones Empresa certificada BASC desde 2008

LIMA AIRPORT PARTNERS: GROWTH AND SATISFACTIONS
COMPANY WITH BASC CERTIFICATION SINCE YEAR 2008

Anualmente, por las instalaciones de Lima Airport Partners (LAP), empresa concesionaria del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, fluye el 89% de la carga movilizada en el ámbito nacional y el 99% de la carga que es transportada hacia / desde los mercados internacionales.

The 89% of cargo mobilized on national scope and 99% of cargo transported to/from international markets flows, annually, through facilities of Lima Airport Partners (LAP), concessionaire Company of Jorge Chávez International Airport.

Este alto nivel de protagonismo de LAP en el comercio exterior aéreo del país es determinante para la calidad y competitividad del sector exportador relacionado a dicho modo de transporte. Al respecto, para Sabine Trenk, Gerente Central de Operaciones de la compañía, esta responsabilidad es percibida con claridad, pues señala: "Con el desarrollo sostenido experimentado por el transporte aéreo en estas últimas décadas, sumado al crecimiento de los pasajeros y del comercio aéreo nacional, los aeropuertos deben estar preparados para cubrir las necesidades que conllevan esta demanda. Los indicadores de calidad deben estar siempre por encima de las expectativas del pasajero."

Especificando el caso de su representada agrega: "En el caso de LAP, la satisfacción del usuario es la primera prioridad. Para ello LAP cuenta con personal altamente capacitado y comprometido, encargado de brindar un servicio de primer nivel para satisfacer sus expectativas y por ello ha recibido el premio a Mejor Aeropuerto de Sudamérica, otorgado por Skytrax Research, por seis veces consecutivas (2009-2014) y el premio al Mejor Personal de Aeropuerto de Sudamérica, por la misma entidad, por cuatro veces consecutivas (2011-2014). También ha obtenido por cinco veces consecutivas (2009-2013) el premio como Aeropuerto Líder en Sudamérica otorgado por World Travel Awards,

premios que son considerados los 'Oscar' de la industria del turismo y viajes por The Wall Street Journal."

Estos importantes logros internacionales dicen mucho del desempeño de la empresa, la cual, como lo señala Sabine Trenk, posee un rol de facilitador en las operaciones aeronáuticas, cumpliendo con los convenios internacionales de la OACI y la normatividad nacional. "La infraestructura y los servicios que se brindan en sus instalaciones satisfacen las necesidades de los usuarios para que puedan desarrollar sus negocios en el Aeropuerto" asegura.

Es conocida la ventaja de la ubicación geográfica continental del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCh), la misma que facilita el comercio exterior al acortar las distancias entre los destinos, "Es

This high-level importance of LAP on air foreign trade of the country is determining for quality and competitiveness of the exporting sector related to that means of transportation. Thereon, for Sabine Trenk, Central Operations Manager of the company, this responsibility is clearly perceived, thus states: "With the sustainable development experimented by airlift during these last decades, added to the growth of passengers and national air trade, the airports must be prepared for meeting the needs producing this demand. Quality indicators must always be above passengers expectations".

Specifying the case of his Company, he adds: "In the case of LAP, user satisfaction is the main priority. For that reason, LAP has high-qualified and committed staff in charge of providing a high-quality service for satisfying their expectations and for that reason has received the award to Best South American Airport, granted by Skytrax Research, for six consecutive times (2009-2014) and the award to Best South American Airport Staff, from the same entity, for four consecutive times (20011-2014). It had also received, for five consecutive times (2009-2013) the award for South American Leader Airport, granted by World Travel Awards; awards that are considered as the "Oscar" of the industry of tourism and travels by The Wall Street Journal".

These important international achievements say a lot about the performance of the company, which, as stated by Sabine Trenk, has a role of facilitator on aeronautics operations, fulfilling the OACI international agreements and national regulations. "The infrastructure and services provided on its facilities satisfy the necessities of the users in order they can develop their business on the Airport" affirms.

The advantage of continental geographic location of Jorge Chavez International Airport (AIJCh) is known, the same that facilitates foreign trade by reducing distances among destinies, "For that reason,

por ello que LAP está comprometido en que las operaciones se desarrollen de manera rápida, eficiente y segura. Convirtiendo a Lima en hub (centro de conexión) de aerolíneas, las cuales facilitan el comercio exterior a través de las personas que realizan los negocios así como para el transporte de carga (desde el envío de muestras hasta cargas sobredimensionadas)” comenta sobre este aspecto la ejecutiva.

Disponibilidad de bodega en las naves

Como industria competitiva, la disposición de la oferta de bodega en las aeronaves es un indicador importante en el sector de carga aérea. Sobre este punto Sabine Trenk afirma que la disponibilidad de espacio en las bodegas para transporte de carga es reducida, pero que eso no ha impedido el crecimiento del flujo de la carga. Esta variable va en incremento año a año. “Por ejemplo, al mes de abril de 2014 la carga creció un 2,9% con relación al mismo periodo en el 2013 (referido a toneladas de carga que se transfiere en el AIJCh)” indica.

Explicando la aparente contradicción entre poco espacio en bodegas e incremento del flujo de carga, Trenk agrega: “El aumento de rutas y el coste marginal de ocupar la carga de pago remanente del avión contribuye en la rentabilidad global de las rutas con la consecuente reducción de costos en su transporte. La demanda potencial de carga aérea depende de la densidad de la actividad económica en su área de influencia, la existencia de estructuras productivas y de la demanda de productos a ser transportados por vía aérea. Esta demanda en el mercado nacional crecerá de acuerdo a los avances en las regiones mineras y en el desarrollo de las capitales al interior del país.”

Más aeropuertos

En los últimos años los aeropuertos de provincias del país han ingresado a un dinámico proceso de concesiones al sector privado, el formato con el que exitosamente opera LAP. “Saludamos todas las mejoras adicionales que existen en los ae-

ropuertos concesionados del país. Es importante que los aeropuertos regionales continúen con las inversiones en infraestructura y que CORPAC los dote de sistemas de ayuda en la aeronavegación que permitan extender sus horas de operación y así hacer un uso eficiente de la capacidad real de cada aeropuerto regional” manifiesta Sabine Trenk.

Ella hace referencia también a la retribución de LAP para el desarrollo de los aeropuertos de provincias: “Es necesario mencionar que la retribución que paga LAP al Estado es equivalente al 46,511% de todos los ingresos brutos además de otros

“LAP opera en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con altos estándares de seguridad, a través de una eficiente gestión de riesgos y una mejora continua de sus operaciones...”

“LAP operates on Jorge Chávez International Airport with high security standards, through an efficient management of risks and a continuous improvement of its operations...”

LAP is committed to develop operations on a rapid, efficient and secure way. Converting Lima on an airlines hub (connection center), which facilitate foreign commerce through people which perform businesses as well as cargo transportation (from sending samples up to oversized cargos)”, comments about this aspect the executive.

Availability of planes hold

As a competitiveness industry, the disposition of the planes hold offer is an important indicator on the sector of air cargo. Regarding to this point, Sabine Trenk affirms that the availability of space on cargo transportation hold is reduced, but this has not stopped the growing of the cargo flow. This variable is increasing year-on-year. “For example, up to April 2014, the cargo grew on 2,9% with relation to the same period

on 2013 (referred to tons of cargo transferred on the AIJCh)” indicates.

Explaining the apparent contradiction among little space in holds and increasing of cargo flow, Trenk adds: “The increasing of routes and the marginal cost of occupying the remaining payment cargo of the airplane contributes on the global profitability of routes with the consequent reduction of costs on its transportation. The potential demand of air cargo depends of the density of the economic activity on its influence area, the existence of productive structures and of the demand of products to be transported by air. This demand will grow on the national market in accordance to the advances on mining regions and on the development of capitals within the country.”

More airports

On the last years the airports from provinces of the country have entered to a dynamic process of concessions to the private sector, the format with which LAP operates successfully. “We greet to all the additional improvements that exist on the outsourced airports of the country. It is important that all the regional airports continue investing on infrastructure and that CORPAC equip them with help systems for aero navigation that allow extending its operation hours and make an efficient use of the real capacity of each regional airport” manifests Sabine Trenk.

She refers to the retribution of LAP for the development of province airports too: “It is necessary to mention that the retribution paid by LAP to the Government is equivalent to 46,511% of all the gross earnings and other contributions in favor of the Government. An important part of these funds go to a Trusteeship which funds are used by the Government for maintenance and developments of the regional airports of the country, most of them have already been outsourced by the Government under a co-financing schema”.

Moreover, makes the required clarification: “It is important to specify that the Concession model of Jorge Chavez International Airport is self-financed unlike regional airports.”

aportes a favor del Estado. Una parte importante de estos fondos van a un Fideicomiso cuyos fondos usa el Estado para el mantenimiento y desarrollo de los aeropuertos regionales del país, la mayoría de los cuales ya ha sido concesionado por el Estado bajo un esquema de cofinanciamiento”.


Además, hace la aclaración necesaria: “Es importante precisar que el modelo de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez es autofinanciado a diferencia de los aeropuertos regionales.”

Eficiencia y seguridad

La calidad de la normatividad legal es un factor importante para la eficiencia de una actividad como la aérea. Muchas trabas y obstáculos nacen de una legislación obsoleta o con poca visión de mejora. “Lima Airport Partners se ha mantenido al tanto de los cambios en la normativa y mantiene una relación constante con las entidades del Estado a través de reuniones periódicas de trabajo, capacitación, talleres y opciones de mejora, fundamentadas en el conocimiento y experiencia en sus procesos compartidos” dice Sabine Trenk.

Asimismo, revela que las políticas de facilitación y de trabajo colaborativo de la empresa tienen como objetivo un aeropuerto seguro y confiable que permita el desarrollo del comercio exterior a través de la calidad del servicio y la seguridad para el usuario.

“LAP opera en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con altos estándares de seguridad, a través de una eficiente gestión de riesgos y una mejora continua de sus operaciones, contemplando, en el ámbito de su función, medidas que permitan a los diferentes operadores logísticos desarrollar sus labores de forma eficiente y segura” comenta finalmente respecto a la política de seguridad de su compañía en relación a sus operaciones logísticas y la cadena de suministros en la que participa.

En efecto, LAP es una empresa que cuenta con la certificación BASC desde el año 2008 y nuestra organización se complace de contar entre sus empresas asociadas a una empresa de este nivel que ha mostrado logros y éxitos en beneficio de la industria aerocomercial y del sector exportador del país. 

Efficiency and security

The quality of the Legal Regulation is an important fact for the efficiency of an activity as the air one. Many hurdles and obstacles are born from an obsolete legislation or with

little improvement vision “Lima Airport Partner has remained aware of changes on the regulation and keeps a constant relation with entities of the Government through periodic work meetings, training, workshops and improvement options, based on the knowledge and experience on its shared processes” says Sabine Trenk.

Moreover, reveals that the facilitation and collaborative work politics of the company purpose is a secure and trustable airport that allows the development of foreign trade through service quality and security for the user.

“LAP operates on Jorge Chavez International Airport with high security standards, through an efficient management of risks

and continuous improvement of its operations, considering, on the scope of its function, measures that allow the different logistic operators developing their labors on an efficient and secure way” finally comments about security politics of its company in relation to its logistic operations and supply chain she participates in.

On effect, LAP is a Company with BASC certification since year 2008 and our organization is pleased of having among its associated companies, an entity of this level which has shown achieves and success in benefit of aero-commercial industry and of the exporting sector of the country. 

SEALERS
Fabricantes de PRECINTOS DE SEGURIDAD

FABRICANTES Y EXPORTADORES DE PRECINTOS DE SEGURIDAD
Somos Líderes en el mercado

Protegemos su inversión maximizando la seguridad.
Brindamos CAPACITACIONES y AUDITORIAS de seguridad para nuestros clientes.

ISO 17712
BASC
@peru

Calle Rene Descartes N°155 Sta. Raquel, Ate - Lima - Perú
Central Telf.: (511) 713 - 8800 Fax: (511) 718 - 4131
e-mail: ventas@sealers.com.pe / comercial@sealers.com.pe
www.sealers.com.pe



Armando Grados,
Gerente General de Frío Aéreo.

Sin eventos ilícitos que contaminen sus operaciones

NON ILLEGAL EVENTS CONTAMINATING THEIR OPERATIONS

Es el operador logístico que mueve el 80% del volumen de exportaciones vía aérea (refrigeradas y congeladas) en el Perú y, entre otros logros, en sus instalaciones no se han registrado eventos ilícitos de contaminación. Armando Grados, su Gerente General, nos revela también otros aspectos del desempeño de su empresa.

Is the logistic operator that moves 80% of the volume of exports by air (refrigerated and frozen) in Perú and, among other achievements, on its facilities there has not been registered any contamination illegal events. Armando Grados, its General Manager, tell us other performance aspects of its company, too.

¿Cómo observa al sector aerocomercial en los temas de buenas prácticas y profesionalismo?

Las buenas prácticas en los últimos años se han visto impulsadas por el esfuerzo continuo de las empresas en brindar sus servicios a un nivel de calidad que permita alcanzar o superar los requerimientos de sus clientes y procurar la entera satisfacción de los mismos. Esta práctica de mejoramiento continuo en nuestros procesos es además actualmente el único camino para poder mantenernos vigentes en éste cada vez más competitivo mercado.

¿Cómo respalda sus buenas prácticas?

En el caso particular de Frío Aéreo tenemos certificadas, desde hace varios años, las normas ISO 9001:2008, DGAC, BASC, ISO 14001:2004 y OHSAS 18001:2007, lo que hace que mantengamos nuestras buenas

prácticas a la altura de los estándares internacionales.

Nuestros principales logros se reflejan en la reducción del tiempo de permanencia en rampa de los productos a exportar, así como al control de calidad del producto desde que ingresan a nuestro depósito hasta que se encuentra en la bodega de la aeronave. Esto nos ha permitido operar aproximadamente 100.000 TM/año de diversos productos, lo que nos convierte en el operador logístico que mueve el mayor volumen de exportaciones vía aérea en el

¿How do you observe the aero-commercial sector on issues of good practices and professionalism?

Good practices on the last years have been launched by the continuous effort of the companies for providing its services on a quality level that allows reaching or surpassing the requirements of its clients and seeking their

entire satisfaction too. This practice of continuous improvement in our processes is also the only way for keeping ourselves active on this increasingly competitive market.

How do you support good practices?

In the particular case of Frío Aéreo we have, since many years ago certified regulations ISO 9001:2008, DGAC, BASC, ISO 14001:2004 and OHSAS 18001:2007, what make us keep our good practices up to high international standards.

Our main achievements are reflected on the reduction of permanence time of the products to be exported on ramp, as well as quality control of the product from their entrance to our deposit up to they are on the airplane hold. This allowed us operate approximately 100.000 TM/year of different products, which make us the logistic operator moving the large volume of exports

Sugerencia respecto al SINI

Recientemente se ha establecido el procedimiento para la implementación del SINI (Sistema de Inspección No Intrusiva) para las exportaciones aéreas y, en este sentido, es muy importante compatibilizar la necesaria seguridad en las operaciones aéreas con la intangibilidad en la calidad de los productos que exportamos.

Es bueno recordar que un mercado demora mucho tiempo en ser accesible para un país y, en caso de deterioro de la calidad del producto, la pérdida del mismo es casi inmediata. Nuestra sugerencia es que se establezcan procedimientos ágiles, utilizando los equipos adecuados y priorizando la calidad de los productos. Es decir, no se debe tratar de forzar un proceso para adecuarse a un determinado equipo porque alguien lo donó y ya lo tenemos, sino más bien, adquirir e instalar el equipo técnicamente adecuado para facilitar el proceso.

Suggest regarding to SINI

A procedure for the implementation of SINI (Non-Intrusive Inspection System) has been recently established for air exports and, in this sense, it is pretty important to juggle the necessary security on air operation with the intangibility on the quality of the products we export.

It is important to remember that, on a market that last too much time in being accessible for a country and, in case of damage of product quality, its lost is almost immediately. Our suggestion is to establish agile procedures using the adequate equipment and prioritizing the quality of the products. It means, the process should not be forced for adapting it to a determined equipment because somebody granted it and us already have it but, to acquire and install the technically adequate equipment for facilitating the process.

Perú, aproximadamente el 80% del total exportado por esta vía.

¿Cuál es su comentario respecto a la disponibilidad de bodegas?

La oferta de bodega en las aeronaves procura adecuarse a la demanda del país, la cual está directamente relacionada al tráfico de pasajeros y a los volúmenes de carga exportados e importados vía aérea. Mientras éstos indicadores crezcan el sector se dinamiza, y precisamente esto es lo que ha ocurrido en los últimos años con un aumento en la frecuencia de las aerolíneas existentes, con la apertura a nuevos destinos y con el arribo al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de nuevas aerolíneas.

Actualmente Frío Aéreo atien-

de a aproximadamente 20 aerolíneas que transportan productos a 30 destinos a través de 600 vuelos mensuales; es decir, atendemos aproximadamente 7.200 operaciones al año, de las cuales aproximadamente 5.000 corresponden a aviones de pasajeros que llevan carga en los espacios remanentes de sus bodegas, y aproximadamente 2.200 aviones corresponden a cargueros.

¿Cómo observa al proceso de concesión de los aeropuertos de provincias?

Entendemos que la modernización y crecimiento de los aeropuertos de provincia eran una necesidad impostergable en un escenario nacional que se caracteriza por un

through air in Perú, approximately 80% of the total exported by this way.

Which is your comment regarding to holds availability?

The holds offer on airplanes procure to adequate to the country demand, which is directly related to passengers' traffic and volume of cargo exported and imported by air. Meanwhile these indicators continue growing, the sector is invigorated and that is exactly what has happened the last years with the increasing on frequency of the existent airlines, with the opening to new destinies and with the arrival of new airlines to Jorge Chávez International Airport.

Currently, Frío Aéreo attends approximately 20 airlines that transport products to 30 destinies through 600 monthly flights; it means, we attend approximately 7,200 operations per year, from which approximately 5.000 correspond to passenger airplanes taking cargo on the remaining spaces on their holds, and approximately 2.200 airplanes correspond to freight.

How do you observe the concession process on province airports?

We understand that the modernization and growing of province airports were an urgent necessity on a national scenario characterized by a high deficit of logistic infrastructure; overcome that deficit is urgent if we want to keep an important growing rhythm in the country.

On the other hand, the figure of the public-private association through concession of the province airports has been an adequate strategy within the aforesaid necessity. We expect that, up to 2020 the airports of Arequipa, Pisco, Talara and Pucallpa can be important for the movement of international air cargo.

Which is the security politic your Company has in relation to your logistic operations and the supply chain it participates in?

We have a security politic completely integrated to our pro-

déficit de infraestructura logística elevado; superar ese déficit es urgente si se quiere mantener un ritmo de crecimiento importante en el país.

Por otro lado, la figura de las asociaciones público privadas vía concesión de los aeropuertos de provincia ha sido una estrategia adecuada dentro de la necesidad mencionada. Esperamos que hacia el 2020 los aeropuertos de Arequipa, Pisco, Talara y Pucallpa puedan ser relevantes para el movimiento de carga aérea internacional.

¿Cuál es la política de seguridad de su compañía en relación a sus operaciones logísticas y la cadena de suministros en la que participa?

Tenemos una política de seguridad integrada completamente a nuestros procesos, la misma que está orientada a prevenir el tráfico ilícito de drogas, contrabando y demás delitos que atenten contra las agroexportaciones y las operaciones aéreas.

Desde el 2011, a requerimiento de la normativa internacional, hemos incorporado tecnología no intrusiva para la inspección del producto (rayos X y detector de trazas) así como incrementado el número de cámaras y capacidad de almacenamiento del CCTV.

La calidad de nuestros procesos se certifica continuamente mediante la auditoría externa de organismos nacionales e internacionales especializados en seguridad tales como BASC, TSA (Transportation Security Administration – USA), AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea – España), además de las auditorías reglamentarias de la DGAC (Dirección General de Aeronáutica Civil de Perú).

Cabe mencionar que gracias a la implementación de nuestros procesos de seguridad mencionados, a la fecha, somos el único depósito temporal en el cual no se han registrado eventos ilícitos de contaminación de las exportaciones aéreas. ■

cesses, that is oriented to prevent drug trafficking, smuggling and other crimes attempting against agro-exports and air operations.

Since 2011, in request of the international regulation, we have incorporated non-intrusive technology for inspection of the product (X-rays and trace detector) as well as incremented the number of cameras and capacity of storing of the CCTV.

The quality of our processes is continuously certified through the external audit of national and international bodies specialized in security as BASC, TSA (Transportation Security Administration- USA), AESA (Governmental Agency of Air Security-Spain) and DGAC (Peruvian Civil Aeronautic General Direction) regulatory audits.

It is important to say that, thanks to the implementation of our new security processes mentioned, up to date, we are the only temporary store where there have not been registered contaminating illegal events of air exports. ■

La empresa


Frío Aéreo es un depósito temporal aduanero y un operador aeroportuario autorizado, que ofrece sus servicios directamente en el centro de carga del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez debido a lo cual es, a la fecha, el único que cuenta con acceso superficial directo a la rampa de parqueo de las aeronaves.

Su principal servicio es el almacenamiento, manipuleo y paletizado de carga refrigerada y congelada para productos perecederos de exportación, importación y tránsito. Asimismo, ofrece una amplia gama de servicios complementarios tales como inspección no intrusiva, control de calidad de acuerdo a normas técnicas, transbordo y tránsito de carga, acondicionamientos especiales, re-enzunchado, y otros para facilitar el transporte aéreo de los productos perecederos. Ofrece sus servicios las 24 horas al día, los 365 días al año desde hace 17 años en forma ininterrumpida.

The Company

Frio Aereo, is a temporary customs warehouse and an authorized operator of the airport sector that offers its services directly on the cargo center of Jorge Chávez International Airport, because of that, it is up to date, the only which have direct superficial access to the airplane parking ramp.

Its main service is storing, handling and transit. Moreover, it offers a wide range of complementary services as non-intrusive inspection, quality control in accordance to technical regulation, transshipment and cargo transit, special conditionings, re-strapping and others to facilitate airlift of perishable products. It offers its services 24 hours a day, 365 days per year since 17 years ago continuously.



¿El sistema de seguridad o las personas?

Security System or people?

“Consideramos que ambas son importantes”

“WE CONSIDER BOTH ARE IMPORTANT”

Arturo Cassinelli Sánchez, Gerente General de Talma Servicios Aeroportuarios S.A., responde cuestiones sobre seguridad de la cadena de suministro en una empresa logística comprometida con el sector aerocomercial.

Arturo Cassinelli Sánchez, General Manager, Talma Servicios Aeroportuarios S.A., answers questions about security of the supply chain on a logistic company committed with aero-commercial sector.

A propósito del caso presentado en junio pasado de TID en sus instalaciones, ¿Cómo ha tomado la empresa lo sucedido? ¿Qué recomendaría a las otras empresas certificadas en BASC?

TALMA condena el accionar delictivo en general, por lo que es y ha sido un colaborador activo con las autoridades aduaneras – BOE ADUANAS; la Policía Nacional del Perú – DIRANDRO; y el Ministerio Público, en la detección y alerta temprana de casos sospechosos de mercancía contaminada.

Lamentablemente, por la labor que realizamos la empresa se encuentra expuesta en forma permanente a casos de TID. Sin embargo hemos considerado reforzar las medidas existentes.

Recomendamos a otras empresas certificadas en BASC mantener una estrecha relación con las autoridades policiales e implementar un centro de circuito cerrado de televisión.

Desde su óptica ¿Dónde está el campo que necesita más dedicación? ¿En las herramientas del sistema de seguridad, en las personas o en ambas?

Consideramos que ambas son importantes. En TALMA contamos con sistemas de seguridad de primera con sistema de CCTV de más de 300 cámaras, máquinas de Rayos X, canes entrenados, siete certificaciones nacionales e internacionales y hemos invertido recursos importantes en optimizar nuestros sistemas.

In relation to the case presented by TID on its facilities last June, how does the company has taken what happened? What would you suggest the other companies certified by BASC?

TALMA condemns criminal actions in general, for that reason it is and has been an active collaborator with customs authorities, BOE ADUANAS, National Police of

Peru, DIRANDRO; and Public Ministry, on the detection and early warning of suspicious cases of contaminated merchandise.

Unfortunately, due to the labor we perform, the Company is permanently exposed to TID cases. However, we have considered to strength the existent measures.

We suggest the other companies certified in BASC to maintain a close relationship with police authorities and implement a closed-circuit television center.

Since your view, which field needs more commitment, the tools of security system, people or both?

We consider that both are important. In TALMA we have first-rate security systems of CCTV of more than 300 cameras, X-Ray machines, trained dogs, seven national and international certifications and we have invested important resources in optimizing our systems.

However, this is not effective

Sin embargo, este no es efectivo si no contamos con personal altamente preparado y comprometido con la labor que realizan. Por ello tenemos un sistema de reclutamiento y selección muy exigente que está ligado a un programa de entrenamiento permanente que busca no solo proveer de las herramientas técnicas sino también de capacitación en valores.

En TALMA combinamos el talento humano con la tecnología de seguridad para prevenir casos de TID y contrabando. Durante el proceso de recepción de la carga ante la detección de alguna mercancía sospechosa informamos inmediatamente a las autoridades correspondientes para que hagan las investigaciones del caso, como sabemos el rol de perseguir y eliminar el tráfico ilícito de mercancías recae en los organismos del estado ya mencionados.

¿Qué clase de controles implementa TALMA como parte de su política de contratación de personal?

En TALMA aplicamos los controles más estrictos para garantizar la fiabilidad de nuestros colaboradores. El reclutamiento de nuestros colaboradores se encuentra a cargo de varias empresas especializadas para realizar los siguientes procesos:

- a) Test psicométricos y proyectivos.
- b) Verificación de datos en RENIEC, referencias personales, laborales, domiciliarias y de investigación, antecedentes, penales, policiales, judiciales y requisitorias.
- c) Examen médico pre-ocupacional y el toxicológico de detección de consumo de marihuana y cocaína.
- d) Nuestra escuela TALMA Training School se encarga de la capacitación previa al ingreso, con programas especializados para el personal de carga y de rampa que incluyen, entre otros: charla so-

bre la empresa, valores, seguridad. Revisión de AVSEC (Aviation Security); DG (mercancías peligrosas); Manejo de operaciones de carga; Seguridad y salud ocupacional; charla de prevención del uso indebido de sustancias psicoactivas; OSAT A (Operaciones de servicios de aeronaves en tierra); Curso de Operaciones de aerolíneas.

A pesar de todo este esfuerzo, la realidad nos enseña que ningún sistema de control es infalible.

Las personas son los actores más complicados e inciertos en las cadenas de suministro. ¿Qué perfil considera debe tener un trabajador para trabajar en una empresa como TALMA? ¿Encontró algún patrón común en el perfil psicológico de los involucrados en el TID?

No creemos que exista un perfil único de trabajador para realizar este tipo de labor. Sin embargo, consideramos muy importante la valoración de la ho-

if we do not have a high-trained staff committed with the labor they perform. For that reason we have a much demanded recruitment and selection system that is tied to a permanent training program which seeks not only to provide technical tools but also training in values.

In TALMA we combine human talent with security technology for preventing in cases of TID and smuggling. During the freight reception process against the detection of any suspicious merchandise we immediately inform the correspondent authorities for performing the investigations of the case, as we know the role of pursue and eliminating merchandise illegal traffic falls into the govern bodies already mentioned.

Which type of controls implements TALMA as part of its staff hiring politic?

In TALMA we applied the strictest controls for ensuring the reliability of our collaborators.

The recruiting of our collaborators is in charge of many companies specialized for performing the following processes:

- a) Psychometrics and projective tests.
- b) Verification of information in RENIEC, personal, labor, address and researching references, criminal, police, judiciary and indictment backgrounds.
- c) Pre-employment medical check-up and toxicological for detection of marijuana and cocaine consumption.
- d) Our TALMA Training School is in charge of training previous the entry, with specialized programs for the freight and ramp staff that includes, among others, talks about the company, values, security.

Revision of AVSEC (Aviation Security); DG (Dangerous Goods); Management of Freight operations; Security and occupational health; prevention talk about the improper use of psychoactive substances; OSAT A (Operations of Services of Aircraft on the ground); Course of airline operations.

Despite all this effort, the reality shows as that any control system is infallible.

People are the more complicated and uncertain actors on supply chains. Which profile do you consider a worker must have for working on a company as TALMA? Did you find any common pattern on the psychological profile of people involved on TID?

We do not believe there is a worker unique profile for performing this labor. However, we consider very important the valuation of honesty of our possible collaborators, added to its aptitudes for the position they perform.

In general, which measures does the Company has taken on

nestidad por nuestros posibles colaboradores, esto sumado a sus aptitudes para el puesto que desempeñan.

En general, ¿Qué medidas ha tomado la empresa, interna y externa, para evitar que lo sucedido en junio pasado vuelva a ocurrir? ¿Algunas medidas específicas que pueda compartiros?

- Implementación de posiciones adicionales de canes, especialmente entrenados para cubrir las 24 horas.
- Se ha reforzado el equipo de CCTV para análisis de videos las 24 horas.
- Contratación de personal adicional para revisión corporal.
- Exámenes toxicológicos.
- Aplicación de exámenes poligráficos.
- Implementar charlas de sensibilización.
- Implementar incremento de tiempo de grabación.
- Implementar sistema de denuncias confidenciales.

Frente a la confluencia de operaciones para un cargamento común donde intervienen dos o más empresas operadoras, ¿Están estableciendo estrategias de mejora en sus procedimientos de comunicación y coordinación con terceras empresas?


Somos conscientes que la labor de garantizar la seguridad de la mercadería transportada no es solo labor de Talma, sino de toda la cadena de suministro, por lo que venimos manteniendo reuniones para trabajar de forma articulada y así optimizar esfuerzos con las líneas aéreas, agentes de carga, autoridades de aduana, policía y de transportes así como gremios de importadores y de exportadores.

Por el trabajo que realizan, la empresa está inevitablemente expuesta a casos de actividades ilícitas. Ante esto, ¿Cómo reaccionan típicamente las empresas a las que brindan sus servi-

cios? ¿Qué hay respecto a la reacción de sus stakeholders?

Nuestros stakeholders confían en la labor que realizamos, sustentada en más de 20 años trabajando con excelencia y estándares que exceden los requisitos de los operadores más exigentes. La reacción que han tenido nuestros stakeholders ha sido muy positiva porque conocen la trayectoria de TALMA así como las certificaciones recibidas de organismos como BASC, DGAC, ISAGO, ISO28000, entre otras.

A raíz de la reciente experiencia, ¿Qué recomendaciones le daría a los gerentes generales de las empresas certificadas BASC que lo están leyendo?

En TALMA estamos convencidos que el camino a la excelencia nunca termina y que cada experiencia, buena o mala, es una nueva oportunidad para mejorar. Confiamos en nuestro talento y estamos trabajando para que estos casos aislados no vuelvan a ocurrir. Nuestra recomendación es trabajar de manera continua y estar siempre buscando la implementación de nuevas mejoras. 

an internal and external way, for avoiding circumstances as the ones occurred on June happen again? Do you have any specific measure that you can share with us?

- Implementation of additional positions of dogs, specially trained for covering 24 hours.
- The CCTV staff has been strength for the analysis of videos 24 hours.
- Hiring of additional staff for corporal revision.
- Toxicological exams.
- Application of polygraph tests.
- Implement awareness talks.
- Implement the increasing of recording time.
- Implement confidential denounce system.

Against the confluence of operations for a common freight where two or more operator companies intervene, are you establishing improvement strategies on your communication procedures and coordination with other companies?

We are conscious that the labor of ensuring the security of the transported merchandise is not only Talma labor, but from all the supply chain, for that reason we are having meetings for working on a articulated way and in that way optimize efforts with airlines, freight agents, customs authorities, police and transports as well as guilds and exporters.

For the work you perform, the Company is inevitably exposed to cases of illegal activities. Against this, how do the companies typically react to those that provide its services? What about the reaction of its stakeholders?

Our stakeholders trust on the labor we perform supported for more than 20 years working with excellence and standards that exceeds the requirements of the more demanding operators. The reaction our stakeholders had has been very positive because they now the track of TALMA as well as the certifications received from organisms as BASC, DGAC, ISAGO, ISO 28000 among others.

Due to the recent experience, which suggestions would you give to the general managers of BASC certified companies that are reading you?

In TALMA we are convinced that the way to excellence never ends and that each experience, good or bad, is a new opportunity for improving. We trust on our talent and we are working so these isolated cases do not occur again.

Our suggestion is to work continuously and always seek for the implementation of new improvements. 



USAMOS GAS, ASEGURAMOS EL FUTURO.

En UNACEM fabricamos nuestros cementos utilizando gas natural. De esa manera, reducimos más de 120 mil toneladas anuales de CO₂ y demostramos nuestro compromiso en la lucha contra el cambio climático y el calentamiento global, como lo hemos venido haciendo a lo largo de nuestra trayectoria.

Una oportunidad más para cambiar vidas y dibujar sonrisas.

Conoce más sobre nosotros en www.unacem.com.pe



UNACEM
CONSTRUYENDO OPORTUNIDADES



EMPRESA
SOCIALMENTE
RESPONSABLE



THE UNITED NATIONS
GLOBAL COMPACT
WE SUPPORT



17º Aniversario de BASC PERÚ

BASC PERU 17TH ANNIVERSARY



ALICORP S.A.A.
Paolo Sacchi,
Gerente General /
General Manager



BRITT PERÚ S.A.C.
José Antonio Vásquez de
Velasco, Director Regional de
Sur América / Regional
Director of South America



CONFECCIONES TEXTIMAX
S.A.
Ana María Chávez Parra,
Gerente General /
General Manager



NEPTUNIA S.A.
Michel Macara Chvili,
Gerente General /
General Manager



SOCIEDAD AGRÍCOLA
DROKASA S. A.
Carlos Arrese Pérez,
Gerente General /
General Manager



SOCIEDAD AGRÍCOLA VIRÚ
S.A. Yoselyn Malamud,
Gerente General /
General Manager



TOPY TOP S.A.
Martín Klaua S., Gerente
General Corporativo /
Corporate General
Manager



TRABAJOS MARÍTIMOS S.A.
Mario Hart Potestá,
Gerente General /
General Manager

Empresa Company

BASC PERÚ está cumpliendo su 17º Aniversario en setiembre. Su saludo para esta institución conformada por los gremios de comercio exterior del país.

BASC PERÚ is celebrating its 17º Anniversary on September. Your greetings to this institution formed by the foreign trade guilds of the country.

ALICORP S.A.A.

En nuestra ruta estratégica de crecimiento BASC ha sido un aliado clave para el soporte de nuestras operaciones y en general para el desarrollo del comercio exterior. A 17 años de la conformación de BASC PERÚ, destacamos y saludamos su contribución al desarrollo de un comercio ágil y seguro mediante la aplicación de estándares y procedimientos de seguridad reconocidos y avalados internacionalmente.

In our strategic path of growing BASC has been a key ally for supporting our operations and in general for developing foreign trade. Over 17 years of BASC PERU conformation, we stand out and greet its contribution to an agile and secure commerce development through the application of standards and security procedures internationally recognized and guaranteed.

BRITT PERÚ S.A.C.

Felicitamos a BASC PERÚ por estos 17 años velando por operaciones seguras y fortaleciendo así, las actividades de comercio exterior en nuestro país.

We congratulate BASC PERU for these 17 years committed with safe operations and strengthening, in that way, foreign commerce activities in our country.

CONFECCIONES TEXTIMAX S.A.

TEXTIMAX, aprovecha esta especial ocasión para extender una gran felicitación por el 17º aniversario de BASC capítulo Perú, estimulándolos a continuar el importante trabajo que vienen realizando a favor del comercio global y las cadenas de suministro logístico en nuestro país, mediante los diversos programas de seguridad y certificaciones que ayudan a las empresas a ser menos vulnerables ante las infiltraciones y el incremento del crimen organizado que venimos apreciando en estos tiempos.

TEXTIMAX, takes this special occasion for extending a big congratulation for the 17th anniversary of BASC PERU chapter, encouraging them to continue the important work they are performing in favor of global commerce and logistic supply chains in our country, through different security programs and certifications that help the companies to be less vulnerable against infiltrations and the increasing of organized level that we are appreciating during this times.

NEPTUNIA S.A.

Nuestro saludo transmite reconocimiento por el valor que aporta BASC a toda operación de comercio exterior. El profesionalismo con el cual se deben realizar las operaciones logísticas en este sector no puede conseguirse sin la aplicación de prácticas que garanticen un comercio seguro.

BASC en todos estos años nos ha permitido sostener y reforzar una cultura de calidad en NEPTUNIA y ser un factor diferenciador en la gestión que nuestros clientes nos confían. Nuestro agradecimiento al capítulo que BASC representa y nuestros mejores deseos para que cada vez sean más las empresas en el país que se suman a este esfuerzo.

Our greeting transmits recognition for the value contributed by BASC to the whole foreign trade. The professionalism the logistic operations must be performed on this sector can not be reached without applying practices that ensure safe trade. In all these years, BASC has allowed us to support and strength a quality culture in NEPTUNIA and be a differentiator factor on the management that our clients entrust us. Our gratitude to the chapter represented by BASC and our best wishes so there can be more companies in the country summing to this effort.

SOCIEDAD AGRÍCOLA
DROKASA S.A.

Felicitaciones por un año más coadyuvando al fortalecimiento de las bases y procesos que resulten en un comercio internacional seguro que permitan al país mantener el prestigio necesario en un mundo globalizado de alta competencia.

Congratulations for one more year helping on the strengthening of basis and processes resulting from a safe international trade that allow the country to keep the necessary prestige on a high competitiveness globalized world.

SOCIEDAD AGRÍCOLA
VIRÚ S.A.

Felicidades a BASC PERÚ en estos 17 años contribuyendo en el crecimiento de la agroexportación a través de su constante apoyo y soporte en la gestión de seguridad como socios estratégicos para nuestras exportaciones.

We congratulate BASC PERU in this 17 years contributing to agro exporting grown through its constant support in security management as strategic members for our exportations

TOPY TOP S.A.

TOPY TOP S.A., felicita a BASC PERÚ, por sus 17 años de labor ininterrumpida contribuyendo a formar una cultura de aseguramiento de las operaciones en la cadena de abastecimiento y distribución logística a nivel mundial, en las empresas que comercializan sus productos en los mercados internacionales cuya exigencia en la aplicación de normas estrictas en seguridad se hacen cada vez más necesarias de acuerdo a la realidad actual.

TOPY TOP S.A., congratulates BASC PERU for its 17th years of uninterrupted labor contributing to form an assurance culture of the operations in the chain of supplying and logistic distribution at a worldwide level, in the companies that commercialize their products on the international markets which exigency on the application of strict rules in security are necessarily in accordance to current reality.

TRABAJOS MARÍTIMOS S.A.

En primer lugar mis felicitaciones por esta excelente iniciativa que tuvo la Asociación de Exportadores del Perú hace 17 años, de crear esta Asociación Empresarial de carácter voluntario que ha contribuido mucho con las medidas de seguridad en toda la cadena logística del comercio internacional; la aplicación de sus estándares de seguridad, nos ha dado un valor agregado a nuestro concurso como empresarios comprometidos en el desarrollo y confianza del país, teniendo la suerte de ver hoy en día, un Perú que ha crecido y que tiene un reconocimiento internacional bien ganado; vayan pues mis expresiones, con los deseos de que el Capítulo BASC PERÚ tenga siempre los éxitos que ha venido logrando en todos estos años de esfuerzo mancomunado con el empresariado peruano.

In first place my congratulation for this excellent initiative the Exporters Association of Peru had 17 years ago, of creating this volunteer Entrepreneurial Association that has contributed a lot with the security measures in all the supply chain of international trade; the application of its security standards has given us an added value to our contest as entrepreneurial committed on the development and confidentiality of the country, being fortunate of seeing now a days, a country that has grown and that has an international recognition; my expressions go with the wishes for BASC PERU chapter to have always the success it has being having in all these years of effort joined with Peruvian entrepreneurial.

Empresa
Company

¿Desde cuándo su empresa se encuentra certificada BASC? ¿Qué aspectos de mejora ha implementado en su empresa a raíz de contar con nuestra certificación?

Since when is your Company certificated by BASC? Which improvement aspects have you implemented on your company since you have our certification?

ALICORP S.A.A.

Desde finales de 2005 venimos trabajando con BASC. Actualmente contamos con la certificación para cinco plantas industriales en Perú: la sede central de Callao, Molino Callao, Fideeria Alianza (Lima), Sidsur (Arequipa) y Vitrapro (Trujillo) y proyectamos seguir sumando instalaciones certificadas.

El principal aporte de la certificación BASC para nuestra gestión y nuestros clientes es la confianza de contar con altos estándares de seguridad que minimizan los riesgos a los que estamos expuestos dentro de la cadena del comercio internacional. Asimismo, mantener los estándares de la certificación BASC nos incentiva a promover una cultura de prevención entre nuestros colaboradores.

We are working with BASC since the ends of the year 2005. Actually we have the certification for five industrial plants in Perú: the central office from Callao, Molino Callao, Fideeria Aliana (Lima), Sidsur (Arequipa) and Vitrapro (Trujillo) and we are projected to continue adding certified facilities.

The main contribution of BASC certification for our management and our clients are the confidence of having high-standards of security that minimize the risks we are exposed to within the international commerce chain. Moreover, keeping the standards of BASC certification motivates us to promote a prevention culture among our collaborators.

BRITT PERÚ S.A.C.

BRITT Perú se encuentra certificada desde noviembre del 2010, y gracias a BASC ha logrado:

- Fortalecer su Sistema de Gestión Integral.
- Incorporar buenas prácticas y oportunidades de mejora a sus procesos.
- Evaluar continuamente nuestros procesos, enfocados en la mejora continua.
- Capacitación de nuestro personal en aspectos ligados a la seguridad en las operaciones.
- Manejar estándares a nivel internacional.

BRITT Perú is certified since November 2010, and thanks to BASC it has :

- Strength its Integral Management System
- Incorporate good practices and improvement opportunities to its processes
- Continuously evaluation to our processes, focused on continuous improvement.
- Training of our staff in aspects regarding to security in operations.
- Manage standards on an international level.

CONFECCIONES
TEXTIMAX S.A.

TEXTIMAX cuenta con la certificación BASC desde febrero del año 2009 y desde entonces, venimos fomentando una cultura de prevención y seguridad para nuestro producto final, apreciando además, la mejora continua que han ido mostrando nuestros procesos de seguridad en el empaque y traslado al punto de embarque de nuestros productos, generando todo esto una mayor confianza en la relación comercial con nuestros clientes.

TEXTIMAX has BASC certification since February 2009 and from them, we have been encouraging a prevention culture and security for our final product, appreciating too, the continuous improvement that our security processes have been demonstrating on packaging and movement to the boarding point of our products, generating more confidentiality in the commercial relation with our clients.

NEPTUNIA S.A.

NEPTUNIA obtuvo la certificación BASC para sus operaciones en Callao y Paita en 2004. En 2010 certificamos nuestra operación logística en Matarani. Consideramos un factor clave de nuestro servicio logístico la prevención de actos ilícitos y contrabando. Los principales aspectos de mejora implementados son:

- Generar una cultura de seguridad en la organización.
- Reforzar el control de nuestras operaciones a través de cámaras de video, inspección integral del contenedor (siete puntos), exhaustivo control de precintos y simulacros de eventos críticos (ingreso de personal no autorizado, contaminación de la carga).
- Implementar la matriz de riesgos operacionales para todos nuestros procesos y sedes, en esta matriz se identifican las actividades de mayor riesgo y se establecen los mecanismos de control y mejora necesarios para eliminar y disminuir su vulnerabilidad.
- Sistematizar el seguimiento y monitoreo del sistema a través de auditorías internas.
- Mecanismos de control para el personal interno y visitantes, por ejemplo pruebas toxicológicas.

NEPTUNIA obtained BASC certification for its operations in Callao and Paita, in 2004. In 2010 we certified our logistic operation in Matarani. We consider prevention of illegal acts and smuggling, a key factor of our logistic service. The main aspects of improvement implemented are:

- Generate a security culture in the organization.
- Reinforce the control of our operation through video cameras, integral inspection of the container (seven points), and exhaustive control of seals and simulacrum of critical events (entrance of non-authorized staff, contamination of cargo).
- Implement the operational risk matrix to all our processes and offices, in this matrix the high risk activities are identified and control mechanisms are established, and improvements for eliminating and diminishing its vulnerability.
- Systematize the tracking and monitoring of the system through internal audits.
- Control mechanism for the internal staff and visitors, for example toxicological tests.

SOCIEDAD AGRÍCOLA
DROKASA S.A.

SOCIEDAD AGRÍCOLA DROKASA S.A. en sus operaciones ICA, obtuvo su primera certificación en julio del año 2005. A través de la implementación, mantenimiento y mejora continua de nuestro sistema de gestión en control y seguridad BASC hemos implementado prácticas e infraestructura que nos permiten operar de manera más eficiente y segura.

La empresa en sus operaciones Barranca – Lima realizó el mes de octubre del año 2007 la revisión inicial por parte de BASC PERÚ y se encuentra certificada desde febrero del año 2008. Mejoras implementadas:

- Determinación y control de puestos críticos.
- Proceso de seguimiento y monitoreo a los vehículos de carga desde que salen de planta hasta la entrega del producto en operador logístico de embarque.
- Visita a proveedores de insumos críticos ofreciendo información para su control y levantamiento de observaciones.
- Pruebas aleatorias de alcoholemia, mediante utilización de alcoholímetro.
- Programas anuales de capacitación en temas de seguridad BASC.

SOCIEDAD AGRÍCOLA DROKASA S.A. on its operations, ICA obtained its first certification on July 2005. Through the implementation, maintenance and continuous improvement of our BASC control and security management system, we have implemented practices and infrastructure that allow us operate on a more secure and efficient way.

On its operations Barranca-Lima, the company performed on October 2007 the initial revision by BASC PERU and is certified since February 2008. Improvements implemented:

- Determining and control of critical processes.
- Tracking and monitoring processes to cargo vehicles, from their departure of plant up to the delivery of the product in shipment logistic operator.
- Visit to critical supplies purveyors offering information for its control and collection of information.
- Random blood alcohol tests, using an alcoholometer.
- Annual training programs on BASC security issues.

SOCIEDAD AGRÍCOLA
VIRÚ S.A.

Tenemos certificación BASC desde el mes de octubre del 2005. Dentro de las mejoras por BASC, se tienen la implementación del sistema CCTV, la contratación de empresas de servicios de transporte debidamente certificadas, control de riesgos en la gestión de seguridad de la cadena de suministro.

We have BASC certification since October 2005. Within the improvements by BASC, there are the implementation of CCTV system, contracting of transports service companies duly certified, control of risks in security management of the supply chain.

TOPY TOP S.A.

Nuestra organización se encuentra certificada desde el 2007, y la aplicación de los estándares a nivel de nuestros procesos nos ha enseñado una cultura de prevención ante cualquier posibilidad de intrusión o contaminación de nuestros productos así como nos ha permitido identificar cuáles son los riesgos y en qué parte de nuestros procesos debemos definir la criticidad de los mismos. La implementación del CCTV, nos permite monitorear las 24 horas del día las actividades en las áreas definidas como críticas, los simulacros de contaminación nos han permitido reforzar los accesos a las áreas críticas y finalmente la capacitación frecuente nos permite refrescar esta cultura de prevención.

Our organization is certified since 2007 and the application of standards at a level of our processes has taught us a prevention culture against any possibility of intrusion or contamination of our products as well as has allow us identify which are the risks and in what part of our processes shall we define their criticality. The implementation of the CCTV allow us monitoring 24 hours the activities on the areas defined as critics, the simulacrum of contamination has allowed us reinforcing the accesses to critical areas and finally the frequent training allow us refresh this prevention culture.

TRABAJOS MARÍTIMOS S.A.

TRAMARSA como Operador Marítimo Portuario está certificado en BASC desde el año 2004 y la innovación de sus estándares en su diversas versiones hasta la actualidad, nos ha exigido muchas mejoras en el sistema de seguridad con la implementación de recursos tecnológicos; también sus Auditorías nos implicaron muchas mejoras continuas en procedimientos y controles que hoy en día nos sentimos con plena confianza en nuestras operaciones, por los concursos comprometidos por todos nuestros recursos humanos debidamente capacitados y sensibilizados.

TRAMARSA as Port Maritime Operator is certified by BASC since yeas 2004 and the innovation of its standards on its different versions up to now, has request us many improvements on the security system with the implementation of technological resources; its Audits also implied many continuous improvement in procedures and controls that now a days we are plain confidential in our operations, for the contests committed by all our human resources duly trained and sensitized.

Empresa
Company

¿Qué mensaje le daría a las empresas ligadas al comercio exterior que aún no cuentan con la certificación BASC?

Which message would you give to companies linked to foreign trade that do not have BASC certification yet?

ALICORP S.A.A.

El comercio internacional nos exige adoptar los más altos estándares en nuestros procesos operativos, entre ellos la seguridad de la cadena logística. En ALICORP, entendimos que para generar valor y bienestar entre nuestros consumidores tenemos que garantizar la calidad de nuestros procesos y, en este sentido, BASC es un aliado clave.

Nuestra experiencia con BASC ha sido positiva y de mucho valor para nuestra gestión, por lo que invitamos a las empresas que aún no cuentan con BASC a que también asuman los estándares de un comercio seguro.

Foreign trade request to adopt the higher standards in our operative processes, among them logistic chain security. In ALICORP, we understood that, for generating value and comfort among our consumers we have to ensure our processes quality and, in this sense, BASC is a key ally.

Our experience with BASC have been positive and very valuable for our management, for that reason we invite the companies that do not have BASC yet to assume the standards of a safe trade.

BRITT PERÚ S.A.C.

No pierdan la oportunidad que brinda BASC para certificarse como Operador Seguro de Comercio, ya que esto significa asumir un compromiso con la mejora de procesos, estándares y operaciones. Lo que resulta beneficioso para la organización y la vuelve más eficiente y por lo tanto, más rentable.

Do not lost the opportunity provided by BASC for certifying yourselves as Commerce Secure Operator, since this means to assume a commitment with process, standards and operations improvement. This results beneficial for the organization and turns it more efficient and more profitable.

CONFECCIONES
TEXTIMAX S.A.

Nos encontramos viviendo tiempos de mercados completamente abiertos al mundo, que nos obliga a mantener estándares de producción, de prevención y de comunicación acompañados de buenos desarrollos tecnológicos, por tanto, la Certificación BASC debe ser vista por las diversas empresas exportadoras como una ventana de oportunidades a un mayor desarrollo de sus negocios, que le permitirá una mayor seguridad en sus operaciones y por ende una excelente tarjeta de presentación para el mercado.

We are living on times of markets completely opened to the world, that obliges us to maintain production, prevention and communication standards with good technological development, for that reason, BASC certification must be seen by the different export companies as a window of opportunities to a great development of their businesses, which will allow more security in their operations and an excellent presentation card for the market too.

NEPTUNIA S.A.

NEPTUNIA como empresa experta en operaciones logísticas se preocupa porque las prácticas de nuestros clientes también sean seguras. En ese sentido buscamos aportar conocimiento y ello es muy valorado por nuestros clientes, es imposible pensar en tener una operación logística eficiente sin contar con un modelo de calidad integral. BASC es una excelente forma de lograr este objetivo.

NEPTUNIA, as a company expert in logistic operations is worried because the practices of ours clients are secure too. In that sense, we seek to contribute knowledge and that is much valued by our clients, is impossible to think in having an efficient logistic operation without having an integral quality model. BASC is an excellent way of achieving this purpose.

SOCIEDAD AGRÍCOLA
DROKASA S.A.

La implementación de un Sistema de Gestión en Control y Seguridad permite a cualquier organización relacionada al comercio internacional gestionar los riesgos asociados a sus actividades y mejorar continuamente sus operaciones haciéndolas seguras y eficientes siguiendo los lineamientos de un protocolo reconocido por autoridades extranjeras.

The implementation of a Management System in Control and Security allows any organization related to foreign trade, to manage the risks associated to its activities and continuously improve its operations making them secures and efficient, following the guidelines of a protocol recognized by foreign authorities.

SOCIEDAD AGRÍCOLA
VIRÚ S.A.

La experiencia con BASC ha permitido mejorar la gestión en seguridad, reducir los riesgos de sustancias extrañas en la carga, optimizar la cadena de suministro y mantener una buena imagen como empresa, por lo que sería recomendable que las empresas que aún no están asociadas también se integren.

The experience with BASC has allowed us improving security management, reducing the risks of strange substances in the cargo, optimizing the supply chain and keeping a good image as company, for that reason it would be advisable that the companies that are not yet associated, shall integrate too.

TOPY TOP S.A.,
Martin Klaua S.

El mensaje de TOPY TOP S.A. es que aquellas empresas que aún no están certificadas, están perdiendo la oportunidad a nivel de empresa de captar nuevos clientes en el mercado exterior, en otras palabras les permite mejorar ventas y a nivel país podrían participar mejorando la imagen del Perú como un país seguro.

The TOPY TOP S.A message is that those companies that are not certified yet are losing the opportunity, at a company level, of attracting more clients on foreign market, in other words, it allows them to improve sells an, at a country level, they would participate improving the image of Perú as a safe country.

TRABAJOS
MARÍTIMOS S.A.

Que no pierdan la oportunidad de contar con las herramientas que aseguren a su empresa tener una solvencia y mayor confianza ante sus clientes por contar con mecanismos de seguridad completos que le dan un valor agregado a sus operaciones; hoy el comercio internacional es más exigente por la presencia de amenaza del narcotráfico; el terrorismo; y el lavado de activos; ningún país quiere verse involucrado en estos delitos internacionales.

Do not lose the opportunity of having the tools that ensure its company to have more solvency and more confidentiality before their clients for having complete security mechanisms that gives an added value to its operations; today foreign trade is more exigent for the presence of threatens of smuggling, terrorisms and money laundering; any country wants to be involved on these international crimes.



Expertos en el manejo Marítimo, Portuario y Fluvial



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

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





BASC PERÚ en proceso de habilitación como organismo certificador de ISO 28000 e ISO 9001

BASC PERU IN THE PROCESS OF ACCREDITATION AS
CERTIFYING BODY OF ISO 28000 E ISO 9001

Miller Romero, profesional colombiano experto en auditorías de sistemas de certificación, destaca que la variable “Seguridad” en el suministro de un producto o servicio se convierte en un atributo de la “calidad percibida por el cliente”. Entrevistamos a este especialista que está apoyando a nuestra organización en el proceso de lograr su estatus de ente acreditador en los sistemas ISO 28000 y 9001.

Miller Romero, Colombian professional expert in audits of certification systems, stands out that the variable “Security” on the supply of a product or service becomes an attribute of the “quality perceived by the client”. We interviewed this specialist who is supporting our organization on the process for achieving its status of accreditor entity on systems ISO 28000 y 9001.

¿Cuál es la definición y objetivo de la Norma ISO 28000?

La norma internacional ISO 28000:2007 establece los requisitos mínimos para la implementación de un Sistema de Gestión de Seguridad para la Cadena de Suministro. Su objetivo esencial es mejorar la seguridad de las cadenas de suministro presentes en el comercio internacional, de ahí su gran aporte a los mercados globalizados que poseen las empresas en la actualidad.

Una empresa que no posea sus cadenas de suministro seguras verá seriamente afectada su competitividad y por efecto “cascada” a los países en donde se encuentran dichas empresas tendrán a su vez serios problemas para su posicionamiento y desarrollo en el mundo globalizado del siglo XXI.

¿Cuál es la definición y objetivo de la Norma ISO 9001?

La norma internacional ISO 9001:2008 (versión actual) establece los requisitos mínimos para la implementación de un Sistema de Gestión de la Calidad. Su objetivo es demostrar la capacidad de una empresa para suministrar productos o servicios que satisfagan los requisitos del cliente; además de los legales y reglamentarios que le aplican en el lugar donde desarrolla su “core business”.

¿Cuál es la definición y objetivo de la Norma ISO 9001?

The international ISO Regulation 28000:2007 establishes the minimal requirements for implementing a Security Management System for the Supply Chain. Its main purpose is to improve the security of the supply chains present on international trade, hence its great contribution to globalized markets that companies actually have.

A company that does not have its supply chains secure will see seriously affected its competitiveness and by “cascade” effect the countries where many companies are will have serious problems too, for their positioning and development on the globalized world of Century XXI.

Which is the definition and purpose of ISO Regulation 9001?

The International Regulation ISO 9001:2008 (current version) establishes the minimal requirements for implementing a Quality Management System. Its purpose is demonstrating the capacity of a company for providing products or services that satisfy clients’ requirement; and legal and regulatory that applies on the place where it develops its core business.

The competitiveness advanta-

La ventaja competitiva de la empresa del siglo XXI es directamente proporcional a la capacidad que ésta posea para tener a sus clientes no solo satisfechos, sino adelantarse a sus deseos; la implementación de esta norma incrementa la probabilidad en las empresas de poder hacerlo de forma sostenida.

¿Qué es un organismo Evaluador de la Conformidad?

Es aquél, que según la norma ISO 17000, realiza servicios de evaluación de la conformidad de las normas ISO y que se encuentra acreditado por parte de un organismo de acreditación que deriva del gobierno en un país. Estos organismos son los únicos autorizados en un país para emitir certificaciones de normas ISO previa evaluación de la conformidad en el cumplimiento de los requisitos exigidos por la norma ISO evaluada.

¿Conoce casos similares a la intención de BASC PERÚ, como institución sin fines de lucro, de convertirse en organismo certificador ISO?

El caso más cercano y de mi conocimiento es el de BASC BOGOTÁ

en Colombia, organización que, siguiendo los lineamientos de la WBO (siglas en inglés de Organización Mundial BASC), también optó por convertirse en un organismo evaluador de la conformidad lográndolo en el mes de abril del 2012 para la norma ISO 28000. En la actualidad se encuentra en la búsqueda de la meta de lograr la extensión de su acreditación para la norma ISO 9001.

La obtención de la acreditación por parte de un organismo evaluador de la conformidad bajo el referencial de la norma ISO 17021 (requisitos para los organismos que realizan la auditoría y la certificación de sistemas de gestión) hace

ge of the company of Century XXI is directly proportional to the capacity this should have for keeping their clients not only satisfied but, anticipating to their wishes; the implementation of this regulation increases the probability on the companies of doing it on a sustainable way.

What is a Conformity Assessing body?

Is the one that, in accordance to ISO regulation 17000, performs evaluation services of the conformity of ISO regulations and that is

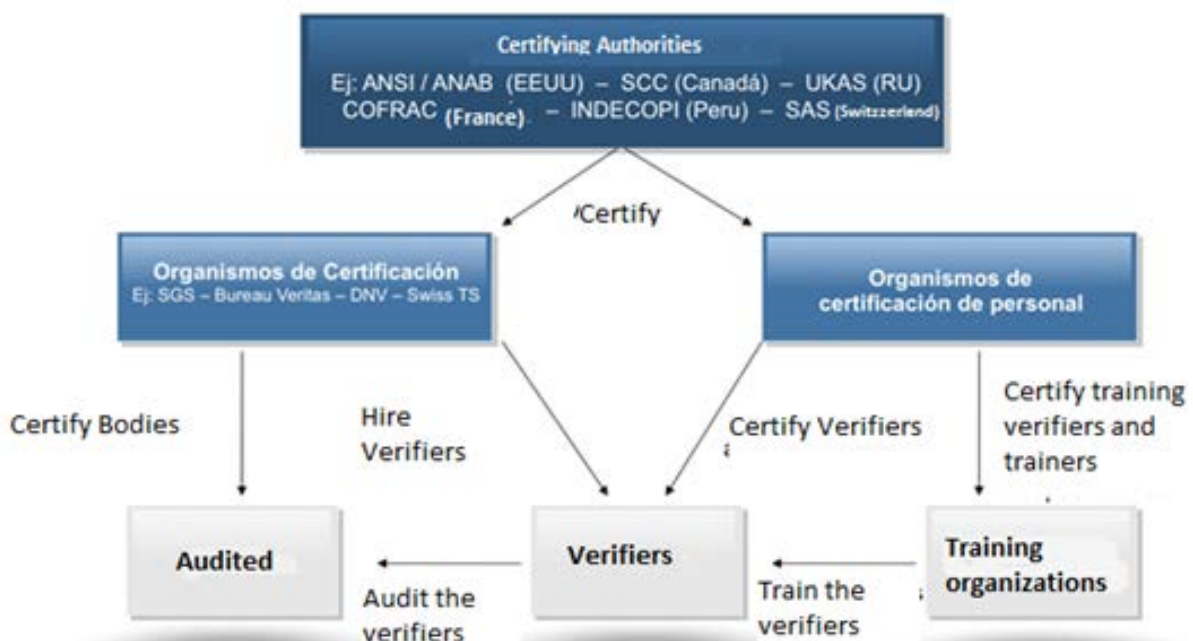
accredited by an accrediting body which derived from the government of a country. These organisms are the only one authorized on a country for issuing certifications of ISO regulations, previous evaluation of the conformity on the fulfillment of the requirements requested by the evaluated ISO regulation.

Do you know similar cases to BASC PERÚ intention, as non-profit organization, of becoming an ISO certificatory body?

The nearest case of my knowledge is BASC BOGOTÁ in Colombia, organization that, following the guidelines of WBO, also chooses to become an evaluator organism of the conformity, achieving it on April 2012 for ISO regulation 28000. Currently it is seeking for extending its accreditation for ISO regulation 9001.

The procurement of the certification by a conformity evaluator body under the referential of ISO regulation 17021 (requirements for the bodies that perform audit and certification of the management systems) makes it competitiveness for performing certification audits of ISO regulations related to the implementation of management systems at company level

ESQUEMA DE CERTIFICACIÓN EN EL MUNDO



Fuente Source: www.pecb.org

que ésta sea competente para realizar auditorías de certificación de normas ISO que estén relacionadas con la implementación de sistemas de gestión a nivel empresarial en el mundo; capacidad que desea obtener BASC PERÚ para beneficio de sus empresas asociadas.

¿Puede hacer un paralelismo, con sus alcances y limitaciones, entre el SGCS BASC, ISO 28000, e ISO 9001?

Para poder realizar un paralelo entre normas es muy importante identificar y tener muy claro el enfoque que posee cada norma. Teniendo en cuenta lo anterior, hay que destacar que el enfoque de la norma BASC V04:2012 y el de la ISO 28000:2007 es el mismo representado textualmente en el objeto definido en su contenido "Asegurar la Cadena de Suministro"; de ahí que los requisitos

exigidos y beneficios obtenidos por las empresas al implementar estas normas son muy similares e integrables entre sí.

Caso distinto es el de la norma ISO 9001:2008, cuyo enfoque es "La Satisfacción del Cliente". A pesar de ello, no se debe desconocer que la variable "Seguridad" en el suministro de un producto o servicio se convierte en un atributo de la "Calidad percibida por el cliente", de ahí que el requisito de seguridad se haya convertido

on the world; capacity that BASC PERU wants to obtain for benefit of it associated companies.

Can a parallelism be done with its scopes and limitations between SGCS BASC, ISO 28000 and ISO 9001?

For making a parallel among regulations it is very important to identify and have clear the approach of each regulation. Taking in account the aforesaid,

it is important to mention that the approach of BASC V 04:2012 and ISO 28000:2007 regulation is the same textually represented on the purpose defined on its content "Ensure the Supply Chain", enhance the requirements demanded and benefits obtains by the companies when implementing these regulations are similar and integrative among them.

A different situation is the one of ISO regulation 9001:2008 which approach is "Client's Satisfaction". Despite of it, it cannot be ignored that the variable "Security" on the supply of a product or service becomes an attribute of the "Quality perceived by the client", hence the security requirement become nowadays on an explicit or implicit requirement for the clients.

In conclusion, despite the approaches of the security systems are not exactly equal to

Acerca del entrevistado

Miller Romero es Especialista en Administración y Gerencia en Sistemas de la Calidad, Candidato a Máster en Sistemas Integrados de Gestión, Auditor Internacional BASC, Auditor Líder ISO 27000 IRCA, Auditor Líder ISO 9001, ISO 14001 y OHSAS 18001 RABQSA – IRCA, Auditor Líder ISO 22301 BSI, Experto Técnico ONAC ISO 28000 Y 9001, Entrenador Calificado de PECB – Canadá para Latinoamérica en la Norma ISO 28000.

El señor Romero fue invitado por BASC PERÚ para participar en los cursos internacionales AUDITOR INTERNO ISO 28000: 2007; el 50avo CURSO DE AUDITORES INTERNACIONALES WBO; y el 49avo CURSO DE ACTUALIZACIÓN DE AUDITORES INTERNACIONALES WBO (WBO son iniciales en inglés de Organización Mundial BASC).

Además el experto está asesorando al área de Sistemas Integrados de Gestión de nuestra organización como parte del proceso de convertir a BASC PERÚ en ente acreditador del ISO 28000 e ISO 9001.

About the interviewed

Miller Romero is a Specialist in Quality Systems Management, Candidate to a Master of Management Integrated Systems, BASC International Auditor, ISO 27000 IRCA Leader Auditor, ISO 9001, ISO 14001 and OHSAS 18001 RABQSA – IRCA Leader Auditor, ISO 22301 BSI Leader Auditor, ONAC ISO 28000 and 9001 Technical Expert, and PECB Qualified Trainer– Canada for Latin America on ISO Regulation 28000.

Mr. Romero was invited by BASC PERU for participating on the international courses INTERNAL AUDITOR ISO 28000:2007; the 50th COURSE OF INTERNATIONAL AUDITOR WBO; and the 49th COURSE OF UDATING OF INTERNATIONAL AUDITORS WBO (WBO is for World BASC Organization)

Moreover, the expert is assessing the area of Management Integrated Systems of our organization as part of the process for converting BASC on an accrediting body of ISO 28000 and ISO 9001.

hoy en día en un requisito ya sea explícito o implícito por parte de los clientes.

En conclusión, aunque los enfoques de los sistemas de seguridad no sean exactamente iguales al del sistema de gestión de calidad, sus requisitos poseen la cualidad de la integralidad dentro de la gestión empresarial en pro del cumplimiento de su misión y visión.

¿Cuáles serían los criterios que una empresa de comercio exterior debe plantearse para elegir el tipo de certificación a obtener de BASC PERÚ; es decir, el SGCS BASC o el ISO 28000 o el ISO 9001?

Los criterios a plantearse en este sentido dependen de sus necesidades y expectativas estratégicas. La Certificación BASC e ISO 28000 se plantea para empresas que tengan dentro de sus objetivos estratégicos de negocio el "Aseguramiento de sus cadenas de suministro" como una de las formas de agregar valor al negocio. Una de estas certificaciones y/o las dos de manera integrada son opciones claras que apuntan a la mejora de la seguridad de las operaciones del comercio internacional, ofreciendo la certificación BASC un conjunto de servicios adicionales, siendo reconocida en América y por su lado la certificación ISO 28000 es reconocida en Europa y Asia.

Para el caso de la ISO 9001, el aporte será cuando el objetivo estratégico de negocio de la empresa sea el de "Satisfacer las necesidades de sus clientes". Hay que tener en cuenta que en la actualidad las organizaciones tienen establecidos los mencionados objetivos estratégicos, de ahí que estas certificaciones BASC, ISO 28000 e ISO 9001 se encuentren en gran auge, como mecanismo para el incremento de la competitividad empresarial.


En general, ¿Qué panorama internacional observa actualmente acerca de la seguridad de la cadena de suministro, ahora con la participación de certifica-

ciones como BASC, ISO 28000, Operador Económico Autorizado (OEA)?

De manera personal vislumbro un panorama amplio y exitoso para la gestión de la seguridad bajo el enfoque de cadenas de suministro, tanto que las autoridades emisoras de normas relacionadas con la gestión de seguridad contemplen el concepto como base para la gestión de riesgos y lo establezcan como requisito.

Normas e iniciativas vigentes como BASC V04: 2012, ISO 28000:2007, ISO 22301:2013 (Sistemas de Gestión de Continuidad de Negocio), OEA, C-TPAT, TAPA, STP, entre otras poseen el criterio en sus contenidos.

Para el caso de la nueva norma ISO 9001, el vigente DIS ISO 9001:2015 en su cláusula número 4, Contexto de la Organización, podría plantear como un "como" la opción de utilizar el enfoque de cadena de suministro como herramienta para la identificación del contexto organizacional y a partir de ello implementar la gestión del riesgo.

En conclusión, podríamos afirmar que el enfoque de cadena de suministro y la gestión de riesgos en ella(s), serán la base para los sistemas de gestión del presente y futuro. 

the quality management system; its requirements have the quality of the integrality within the company management in pro of the achievement of its mission and vision.

Which would be the criteria that a foreign commerce company must pose for selecting the type of certification to obtain from BASC PERU; it means, the SGCS BASC or the ISO 28000 or ISO 9001?


The criteria to pose on this sense depends on its necessities and strategic expectative. BASC Certification and ISO 28000 is posing for companies that have within its strategic business purposes the "Assurance of its supply chains" as one of the ways of adding value to the business.

One of these certifications and/or both of them on an integrated way are clear options that point to the improvement of the security of foreign commerce operations, offering BASC certification a joint of additional services, being recognized in America; and on the other hand, ISO 28000 is recognized in Europe and Asia.

For ISO 9001, the contribution will be when the strategic business purpose of the Company would be "Satisfy clients' necessities". It is important to take in account that at the present time the organizations have established the strategic purposes aforesaid, hence those BASC certifications, ISO 28000 and ISO 9001 are in high summit, as mechanisms for the increasing of the company competitiveness.

In general, with the certifications BASC, ISO 28000, Authorized Economic Operator (OEA) which international panorama do you observe at the present time about the security of the supply chain?

On personal basis, I see a wide and successful panorama for security management under the approach of the supply chain, so much that the issuance authorities of the regulations related to the security management consider the concept as basis for the management of risks and establish it as requirement. Valid regulations or initiatives as BASC on its version 04 of 2012, ISO 28000:2007, ISO 22301:2013 (Systems of Business Continuity Management), OEA, C-TPAT, TAPA, STP, among others, have the criteria on its contents.

For the new Regulation ISO 9001, the valid DIS ISO 9001:2015 on its clause number 4, Context of the Organization, could pose as a "how" the option of using the approach of supply chain as a tool for identifying the organizational context and since this implements the risk management. In conclusion we could affirm that the approach of the supply chain and the risk managements on it will be the basis for the management system of the present and future. 



Válido desde mayo 2014

VALID SINCE MAY 2014

Nueva norma ISO para sellos de alta seguridad

NEW ISO REGULATION FOR HIGH SECURITY SEALS

Desde el 15 de mayo pasado se encuentra vigente el requerimiento del uso de precintos de seguridad (sellos) que cumplan o excedan la nueva norma ISO 17712:2013 en todos los contenedores que sean transportados con destino a Estados Unidos.

Since last May, 15th, is valid the requirement for using security seals that fulfill or exceed the new ISO regulation 17712:2013 in all the containers transported to the United States.

Esta nueva versión ISO establece procedimientos uniformes para la clasificación, aceptación, y el retiro de los precintos de seguridad para contenedores de carga y provee una sola fuente de información sobre los sellos mecánicos que son aceptables para asegurar los contenedores de carga en el comercio internacional. La versión anterior de esta norma fue el ISO 17712: 2010.

Esta disposición fue dada a conocer por el programa C-TPAT (Alianza Aduana-Comercio Contra el Terrorismo) en abril pasado a través de un comunicado oficial a toda la industria mundial de comercio exterior.

Como se recuerda, el pedido de cumplimiento con los estándares ISO 17712 para precintos de alta seguridad para contenedores forma parte de la estrategia estratificada que la Aduana y Protección Fronteriza de los Estados Unidos (CBP por sus siglas en inglés) implementó a raíz de los ataques terroristas del 11 de septiembre del 2001. A través de este programa, el CBP trabaja con la comunidad comercial para fortalecer las cadenas de suministro internacionales y

mejorar la seguridad de las fronteras de los Estados Unidos.

En efecto, la ley "SAFE Port Act" (Security and Accountability for Every Port Act) firmada por Estados Unidos en Octubre del año 2006, exige que todos los contenedores que ingresen por los puertos de EE. UU. deben cumplir un mínimo de estándares de seguridad de contenedores para una fecha específica.

La fecha de inicio fue el 15 de octubre del 2008, cuando todos los contenedores hacia los Estados Unidos debían tener un precinto que cumpla con el

This new ISO version establishes uniform procedures for classifying, accepting and retiring the security seals from the freight containers and provides a unique source of information about mechanic seals that are acceptable for ensuring the freight containers on foreign trade. The previous version of this regulation was ISO 17712:2010.

This disposition was made public by the program C-TPAT (Customs-Trade Partnership against Terrorism) on last April through an official communica-

tion to all the worldwide industry of foreign trade.

As remembered, the request of fulfilment of the standards ISO 17712 for seals of high security for containers is part of the stratified strategy that the United States Customs and Border Protection (CBP) implemented due to the terrorist attacks on September 11th, 2001. Through this program, CBP works with the commercial community for strengthening the international supply chains and improve the security of the United States borders.

On effect, law "SAFE Port Act" (Security and Accountability for Every Port Act) signed by the United States on October 2006, requires that all the containers that enters through the ports of USA must fulfill minimum security standards of containers for a specific date.

The starting date was on October 15th, 2008, when all the containers through the United States shall have a seal that fulfills with the standards seals of mechanical ISO/PAS 17712. In this manner, each freight that arrives to the USA must have a seal fulfilling this regulation,

estándar para sellos de contenedores mecánicos ISO/PAS 17712. De esta manera, toda carga que llegue a EE. UU. debe contar con un precinto que cumpla con esta norma, incluyendo los remolques, contenedores y vagones.

El gobierno estadounidense, a través del CBP, apoya esta iniciativa con la finalidad de mejorar la cadena de suministros incrementando los esfuerzos de seguridad y fomentando su utilización por parte de los exportadores hacia EE. UU. Como se recuerda, la Norma ISO/PAS 17712 exige que los precintos de seguridad:

- a) Deben ser fuertes y durables para resistir la ruptura accidental o deterioro temprano (debido a las condiciones climáticas o la acción química durante la manipulación).
- b) Puedan ser removidos fácil y rápidamente con herramienta adecuada.
- c) Deben ser identificados por una marca y número únicos, fácilmente legibles. Cualquier modificación de la marca provocará destrucción irreversible del sello, sea química o física.
- d) Deben ser construidos de manera que no puedan ser removidos sin dejar trazos o huellas visibles.
- e) Deben ser diseñados para no permitir que sea usado más de una vez.
- f) Deberán diseñarse de tal modo que sea difícil su falsificación.

Asimismo, de acuerdo al C-TPAT actualmente la norma ISO 17712 requiere confirmación independiente en tres áreas:

1. Pruebas para determinar la fuerza física de un sello (como barreras a la entrada). ISO 17712 define tres tipos de clases de resistencia de sellos o capacidad de barrera: "I" de indicativo; "S" de Seguridad; y "H" de Alta Seguridad. El programa C-TPAT requiere el uso de sellos de clase "H". Los proveedores de sellos de alta seguridad deben utilizar laboratorios

de pruebas de terceros independientes para validar la clasificación de un sello. Estos laboratorios deben estar acreditados según la norma ISO / IEC 17025 (Requisitos generales para la competencia de laboratorios de ensayo y calibración) para llevar a cabo la prueba específica al ISO 17712.

2. Auditoría de los procesos de negocio relacionados con la seguridad del fabricante. Las malas prácticas de seguridad pueden socavar la eficacia de un sello de seguridad de alta calidad. ISO 17712 anexo A define más de dos docenas de prácticas requeridas, tales como las evaluaciones de riesgos a las instalaciones y los controles de acceso a las áreas de producción y almacenamiento. La conformidad de proveedores con el anexo A también debe de ser demostrada a través de una certificación independiente de un auditor que está acreditado para auditar el cumplimiento de las normas ISO.

including trailers, containers and wagons.

The American government, through the CBP, supports this initiative with the purpose of improving the supplies chain increasing the security efforts and fomenting its using by the exporters to USA. As remembered, the ISO/PAS 17712 Regulation requires the security seals to:

- a) Be strong and durable for resisting the accidentally break or early deterioration (due to climatic conditions or the chemical action during the manipulation).
- b) Could be easily and quickly removed with an adequate tool.
- c) Be identified by a mark and unique numbers, easily legibly. Any modification of the mark could cause irreversible damage of the seal, chemical or physical.
- d) Be built in order that they could not be removed without leaving streaks or visible prints.

- e) Be design for not allowing it to be used more than once.
- f) Be design so its falsification will be difficult.

Moreover, in accordance to the C-TPAT, at the present moment the ISO regulation 17712 needs independent confirmation on three areas:

1. Tests for determining the physical strength of a seal (as entrances barriers). ISO 17712 defines three types of seal resistance or barrier capacity: "I" for indicative; "S" for security; and "H" for High Security. The C-TPAT program requires the use of the seals type "H". The high security seals suppliers must use test labs of independent third parties for validating the classification of a seal. These labs must be accredited in accordance to the ISO/IEC regulation 17025 (General requirements for competitiveness of essay and calibrating labs) for performing the specific test to ISO 17712.
2. Audit of the business process related to the manufacturer security. The bad practices of security can undermine the efficacy of a high quality security seal. ISO 17712 Annexure A defines more than two dozens of required practices, as evaluations of facilities risks and access controls to the production and storing areas. The conformity of suppliers with annexure A must also be demonstrated through an independent certification of an auditor accredited for auditing the fulfillment of ISO regulations.
3. Seals are designed and build with manipulation indicative characteristics that generate important evidence of manipulation. The seal manufacturers must be able to demonstrate and obtain the certification of an author accredited by an organization independent of third parties that their high security seals have indicative characteristics that generate evidence of


3. Los sellos son diseñados y contruidos con características indicativas de manipulación que generan evidencia reveladora de manipulación. Los fabricantes de sellos deben ser capaces de demostrar y obtener la certificación de un auditor acreditado por una organización independiente de terceros de que sus sellos de alta seguridad tienen características indicativas que generan evidencia de manipulación. Si una organización independiente de terceros con la acreditación ISO 17020 verifica la conformidad, esta le proporcionará al fabricante un certificado de cumplimiento que certifica que los sellos de seguridad tienen características indicativas de manipulación que generan evidencia reveladora de manipulación cuando hay intentos de derrotar un sello de seguridad que fue aplicado y cerrado de una manera correcta. Teniendo en cuenta que la mayoría de los sellos son manipulados con el fin de introducir contrabando ilegal o de robar la mercancía del contenedor, esta mejora a los sellos de alta seguridad es bienvenida por el programa C-TPAT en particular los que se adjuntan a contenedores y remolques de C-TPAT y cuyo destino son los Estados Unidos.

El C-TPAT ha advertido que no obstante está en vigor el uso de la nueva norma ISO para los precintos de seguridad, las empresas afiliadas (miembros de C-TPAT) podrán aun utilizar los anteriores sellos de alta seguridad ISO 17712:2010 sobrantes que tengan en inventario. Además, esta entidad recomienda a los usuarios que el proceso de verificación e inspección de precintos, conocido como "VVTT", puede ser utilizado a medida que los precintos estén siendo colocados de la siguiente manera:

- V - Ver el sello y los mecanismos de cierre del contenedor.
- V - Verificar el número del sello para asegurarse que es el sello correcto.
- T - Tirar del sello para asegurarse de que esté adherido correctamente.
- T - Girar y voltear el sello para asegurarse de que no se suelta o destornilla.

C-TPAT recuerda también a sus empresas socias y a toda compañía o empresa que compra sellos de alta seguridad, poner mucha atención durante el proceso de compra para asegurarse que los precintos cumplan con la norma ISO 17712 para sellos de alta seguridad.

- Deben obtener una certificación independiente y por escrito del fabricante señalando que su producto y procesos cumplen o superan el estándar ISO 17712. Los miembros de C-TPAT deben pedir a sus proveedores que les den copias de los certificados de conformidad de las pruebas de productos y prácticas de negocio relacionadas con la seguridad.
- Los certificados para pruebas de productos deben provenir de un laboratorio debidamente acreditado de acuerdo con los procedimientos ISO, como la ISO 17025. El laboratorio deberá estar acreditado por un laboratorio de pruebas independiente de terceros.

C-TPAP advierte también que las empresas tengan cuidado con documentos falsos, pues algunos laboratorios independientes han adoptado el uso de certificados digitales con firma digital para asegurar la integridad del contenido y la autenticidad del autor. 

manipulation. If an organization independent of third parties with accreditation ISO 17020 verifies the conformity, this will provide the manufacturer a compliance certification that accredits that the security seals have indicative characteristics of manipulation that generate revealing evidence of manipulation when there is attempt of defeating a security seal that was applied and closed on a correct way. Taking in account that most of the seals are manipulated in order to introduce illegal smuggling or for stealing merchandise of the container, this improvement to the high security seals is welcome to the C-TPAT program, particularly those that are attached to containers and trailers of C-TPAT


and which destiny are the United States.

The C-TPAT has warned that notwithstanding the use of the new regulation ISO is valid for the security seals, affiliated companies (members of C-TPAT) could still use the previous seals of high security ISO 17712:2010 extra that has inventory. Moreover, this entity suggests the users that the verification and inspection process of seals, known as "VVTT", can be used if the seals are put as follows:

- V – See the seal and close mechanisms of the container.
- V – Verify the number of the seal to be sure that is the correct seal.
- T – Pull the seal to be sure that it is correctly adhered.
- T – Turn the seal to be sure that it is secure and cannot be unscrewed.

C-TPAT remembered too to its partner companies and to each company or enterprise that buys high security seals, to pay much attention during all the buying process for being sure that the seals fulfill with ISO regulation 17712 for high security seals.

- They must have an independent certification and by written from the manufacturer, standing out that its product and processes fulfill or overrun the standard ISO 17712. The C-TPATP members must request their suppliers to provide copies of the certifications of conformity of the tests of the products and business practices related to security.
- The certificates for tests of products must come from a laboratory duly certified in accordance to the ISO procedures as ISO 17025. The laboratory must be accredited by a test laboratory independent of third parties.

C-TPAP warns too that the companies must mind with false documents, since some independent labs have adopted the use of digital certificates with digital print for ensuring the integrity of the content and veracity of the author. 

RESTRICTED AREA PASS HOLDERS ONLY

ENTRY INTO THIS AREA WITHOUT AUTHORISATION IS A BREACH OF
SECURITY

AND

WILL RENDER YOU LIABLE TO PROSECUTION UNDER THE
SHIP AND PORT FACILITY (SECURITY) REGULATIONS 2004

A 10 años del código PBIP

AT 10 YEARS OF THE ISPS CODE

El Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias –Código PBIP (International Ship and Port Facility Security Code –ISPS Code) de la Organización Marítima Internacional (OMI) ha sido implementado alrededor del mundo, pero aun existen disparidades.

The International Ship and Port Facility Security Code –ISPS Code of the International Maritime Organization (IMO) has been implemented around the world, but there are still disparities.

Como se recuerda, esta medida fue desarrollada como respuesta a las amenazas potenciales contra la seguridad de los buques y las instalaciones portuarias generadas por los ataques del 11 de septiembre del 2001 (9/11) en los Estados Unidos.

La implementación del Código PBIP se inició en 2002 basado normativamente en el capítulo XI-2 “Medidas especiales para mejorar la seguridad marítima” (chapter XI-2 “Special measures to enhance maritime security”) de la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar (conocido como SOLAS por Safety of Life at Sea).

El PBIP consta de dos partes, una obligatoria y otra de recomendaciones. En esencia, este adopta el enfoque de que garantizar la protección de los buques y las instalaciones portuarias es una actividad de gestión de riesgos y que para determinar qué medidas de seguridad son apropiadas, es necesario realizar una evaluación de riesgos en el caso de cada terminal e instalación portuaria en particular.

La OMI señala que la observancia del Código PBIP es obligatoria para las 148 Partes Contratantes (países) del Convenio SOLAS en la medida que el propósito es proporcionar un marco estandarizado y consistente para la evaluación de riesgos, lo que permite a los gobiernos a compensar la vulnerabilidad de los buques y las

instalaciones portuarias frente a los riesgos y las amenazas, a través de la determinación de niveles de seguridad apropiados y medidas de seguridad correspondientes. El Código PBIP entró para vigor el primero de julio del 2004, hace ya 10 años.

Los riesgos

Aunque la mayoría de las legislaciones en el mundo marítimo han sido iniciadas por algún tipo de desastre o accidente marítimo, en el caso del PBIP, como se indicó, fue causada por un desastre ocurrido en tierra. A raíz de esto, los expertos en seguridad consideraron que con un fácil acceso, por ejemplo a los puertos marítimos,

As remembered, this measure was taken as an answer to the potential threats against the security of the ships and port installations generated due to the attacks of September 11th, 2001 (9/11) on the United States.

The implementation of the ISPS code began on 2002, normative based on the chapter XI-2 “Special measures to enhance maritime security” of the International Convention for Safety of Life at Sea.

The ISPS has two parts, one mandatory and other of suggestions. In essence, this adopts the approach that ensuring the protection of the ships

and port facilities is a risks management activities and that for determining which security measures are appropriate, it is necessary to perform a risks evaluation in case each terminal and port installation in particular.

The IMO stands out that the observance of the ISPS Code is mandatory for the 148 Contracting Parties (countries) of SOLAS agreement inasmuch as the purpose is to provide a standardized and consistent framework for the risks evaluation, which allows the governments to compensate the vulnerability of the ships and port installations against risks and threatens, through the determination of appropriate security levels and correspondent security measures. The ISPS code takes effect on July 1st, 2004, 10 years ago.

The risks

Despite most of the legislations in the sea world have been initiated by any kind of sea disaster or accident, in the case of the ISPS, as indicated, was caused by a disaster occurred in land. Because of this, the experts in security considered that with an easy access, for example to maritime ports, the merchant vessels could be used as a tool by terrorist organizations. A possible scenario, for example, was that merchandise vessels were transportation for terrorists

los buques mercantes podrían ser utilizados como una herramienta por organizaciones terroristas. Un posible escenario, por ejemplo, era que los buques mercantes fueran medios de transporte para los terroristas y sus armas, o que el barco en sí mismo sea un arma. ¿Qué pasaría por ejemplo si un buque transportador de gas pueda ser secuestrado y volado en puertos marítimos congestionados? La conclusión fue evidente: Urgente, se necesita una legislación para proteger tanto a los buques mercantes y los puertos marítimos.

De acuerdo al experto en seguridad Lars H. Bergqvist, oficial de reserva de la Marina Real Sueca ("The ISPS Code and Maritime Terrorism", julio 15, 2014, artículo escrito para el Centro Internacional de Seguridad Marítima –CIMSEC por sus siglas en inglés), el proceso de creación de este código de seguridad fue relativamente corto. Fue adoptado en diciembre del 2002 en el marco de la conferencia mundial del Convenio SOLAS "Un código escrito y aprobado, sólo en poco más de un año después de 9/11. El período de tiempo desde la adopción hasta la ejecución también fue muy corto, pasaron sólo 18 meses cuando el PBIP entró en vigor el 1 del julio del 2004" señala el autor.

El experto sueco revela que durante el año y medio señalado se certificaron cerca de 50.000 barcos, y fueron capacitados cientos de miles de trabajadores relacionados directamente al mar así como personal de oficina para realizar sus nuevas funciones. Asimismo, las instalaciones portuarias en todos los continentes, incluidos el personal, debían de ser capacitados y certificados. Sin embargo, como los tiempos extraordinarios exigen medidas extraordinarias, con un esfuerzo concertado de todos los interesados en la industria del transporte marítimo, el Código PBIP se aplicó adecuadamente.

El terrorismo marítimo antes y después del PBIP

Lars H. Bergqvist afirma que el terrorismo marítimo no está muy extendido, pero revela que ha habido un flujo constante de incidentes durante los últimos 50 años. Refiriendo a la Base de Datos de Terrorismo Global (Global Terrorism Database –GTD) de la Universidad de Maryland, señala que del 11 de junio de 1970 al 1 de

julio del 2004, hubo 212 incidentes de terrorismo marítimo, aunque la mayoría de ellos implicaban en nivel bajo de amenaza.

A una década de su vigencia, el experto dice que los partidarios del Código PBIP pueden argumentar que el código ha sido un éxito ya que ha habido ataques terroristas marítimos graves desde su aplicación. Por su lado, los detractores pueden argumentar que el código no ayuda mucho en la protección de la gente de mar contra la amenaza de la moderna piratería.

"Sea cual sea la opinión que alguien pueda tener, el código se desarrolló para proteger del terrorismo a la comunidad internacional, y como tal ha sido un éxito. La piratería y el terrorismo son diferentes crímenes que necesitan diferentes enfoques. Y, de acuerdo a la sabiduría convencional, la relación entre terroristas y piratas es muy débil", concluye el marino sueco.

Para Bergqvist, como sucede con todos los nuevos reglamentos, el Código PBIP fue recibida inicialmente con cierto escepticismo de los usuarios finales, es decir, la gente de mar. Sin embargo, piensa que el código es ahora un elemento aceptado de la na-

and its weapons, or that the ship itself could be a weapon. What would happen, for example, if a gas transporter vessel could be kidnapped and exploited on overcrowded maritime ports? The conclusion was evident: Urgent, it is needed a law for protecting both, merchandise vessels and maritime ports.

In accordance to the security expert Lars H. Bergqvist, reserve officer of Swedish Royal Marine ("The ISPS Code and Maritime Terrorism", July 15th, 2014, article written for the Center International of Maritime Security), the creation process of this code was relatively short. It was adopted on December 2002 on the framework of the worldwide conference of the SOLAS agreement "A code written and approved just a year after 11/9. The time period since the adoption until the execution was also short, only 18 months have passed when the ISPS takes effect on July 1st, 2004", points the author.

The Sweden expert reveals that during the year and a half stood out around 50.000 ships were certified, and hundreds of thousands of workers

directly related to the sea were trained as office staff for performing its new functions. Moreover, the port facilities in all the continents, including the staff, must be trained and certified. However, as the extraordinary times request extraordinary measures, with a concerted effort of all the interested on the industry of maritime transportation, the code ISPS was adequately applied.

The maritime terrorism before and after ISPS

Lars H. Bergqvist affirms that the maritime terrorism is not very extended, but reveals that there has been a constant flow of incidents during the last 50 years. Referring to the Global Terrorism Database – GTD) of the Maryland University, stands out that from June 11th, 1970 to July 1st, 2004, there were 212 incidents of maritime terrorism, although most of them implied a low level threaten.

In a decade of its validity, the expert says that the followers of ISPS code can argue that the code has been a success because there were worse maritime terrorist attacks since its application. Separately, the detractors can argue that the code does not help so much on the protection of sea people against threaten of modern piracy.

"No matter the opinion somebody can have, the code was developed for protecting the international community from terrorism, and as it, it has been a success. Piracy and terrorism are different crimes that need different approaches. And, in accordance to the conventional wisdom, the relation among terrorism and pirates is very weak", concludes the Sweden marine.

For Bergqvist, as happens with all the new regulations, the code ISPS was initially received with some skepticism of the final users, it means, sea people. However, he thinks that the code is now an accepted element of sailing, as well as its advantages is appreciated. Obviously, the code can be modified for improvement, for attending piracy threatens and stowaways, which are more frequent and truly threatens than terrorism.

Current situation of ISPS

Recently, the International Maritime Organization (IMO) and the Securi-

vegación, así como sus ventajas son apreciadas. Obviamente, el código puede ser modificado para mejorarlo, para atender más a la amenaza de la piratería y de los polizones, que son más frecuentes y verdaderas amenazas que el terrorismo.

Situación actual del PBIP

Recientemente, la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Asociación de Seguridad para la Industria Marítima (en siglas SAMI por Security Association for the Maritime Industry) organizaron la “Conferencia SAMI: Seguridad Portuaria, riesgos, amenazas y oportunidades” realizado el 9 de abril pasado en Londres. SAMI fue creada en abril del 2011 como reacción a la crítica situación de piratería que prevalece en la zona norte del Océano Indico (costa sur de la Península de Arabia). Esta entidad ha ganado prestigio e importancia internacional como representante del sector marítimo internacional privado en el campo de la seguridad.

El título de la conferencia SAMI señalada fue sugerente: “Después de 10 años del Código PBIP: Dispari-

dad en la implementación global”. La exposición estuvo a cargo de Sascha Pristrom, oficial técnico de la sección de seguridad marítima de la OMI. Para la especialista las medidas de seguridad de este programa de seguridad se han implementado en las instalaciones portuarias y los buques alrededor del mundo pero en grados diferentes.

Así, en algunos países no se ha establecido el marco jurídico necesario para poner las medidas de seguridad de la OMI en pleno efecto; en otros países, la falta de un mecanismo ope-

ty Association for the Maritime Industry, SAMI, organized the “Conference SAMI: Port Security, risks, threatens and opportunities” performed on last April 9th in London. SAMI was created on April 2011 as a reaction to the critical situation of piracy that prevails on the north zone of the Indic Ocean (south coast of the Arabic Peninsula). This entity has gained prestige and international importance as representative of the private international maritime sector on the security field.

The title stood out for SAMI conference was suggestive: “After 10 years

of the ISPS Code: Disparity on the global implantation”. The exposition was in charge of Sascha Pristrom, technical official of the section of maritime security of IMO. For the specialist the measure of security of this security program has been implemented on the port facilities and the vessels around the world but in different grades.

Thus, in some countries there has not established the necessary legal framework for putting the security measures of the IMO; in other countries, the lack of a vigilance operative mechanisms of maritime security does not allows a strong regime of national security. Moreover, the purposes of the ISPS, described on section 1.2 of the part A of the ISPS code, have not been plain fulfilled by all the vessels and ports facilities under the regime of the IMO.

On this sense, the expert that works for the IMO on technical cooperation projects, on a worldwide level, in matters of maritime security, pointed out that there exist the following challenges pending for achieving the worldwide implementation of the ISPS.



(054) 38 38 80

Cel. 959 951262 • Rpm: #390005

Rpc: 958 790328

Of. Principal:

Av. Olímpica 206 • IV Centenario
Cercado - Arequipa

Sucursales:

Lima - Moquegua Tacna - Puno - Cusco - Ica
Ancash - Ayacucho - Piura - Madre de Dios

www.pvpsa.com

pvpsa@pvpsa.com

Peruana de Vigilancia y Protección S.A.

Expertos en seguridad privada





rativo de vigilancia de la seguridad marítima no permite un régimen fuerte de la seguridad nacional. Asimismo, los objetivos del PBIP, descritos en la sección 1.2 de la parte A del Código PBIP, no han sido cumplidos plenamente por todos los buques y las instalaciones portuarias que se encuentren bajo el régimen de la OMI.

En este sentido, esta experta que trabaja para la OMI en proyectos de cooperación técnica a nivel mundial en materia de seguridad marítima, señaló que existen los siguientes retos pendientes para lograr plenamente la implementación mundial del PBIP.

- **La falta de una legislación y directrices nacionales sobre la aplicación del Código PBIP.** Esto se basa en el artículo 1 de la convención SOLAS el cual señala que los Gobiernos Contratantes se obligan a promulgar todas las leyes, decretos, órdenes y reglamentos y que tomen todas las demás medidas que sean necesarias para dar al Convenio plena y total efectividad. Para la experta la legislación nacional podría cubrir, entre otras: comité de seguridad marítima nacional y cooperación entre entidades nacionales; requerimientos de capacitación para el personal de seguridad del puerto; código penal.

- **Código PBIP como medio para hacer frente a todas las amenazas a la seguridad marítima.** Como se recuerda, el propósito del Código PBIP es proporcionar un marco estandarizado y consistente para la evaluación de riesgos, lo que permite a los gobiernos a compensar los cambios en los niveles de amenaza con cambios en la vulnerabilidad a los buques e instalaciones portuarias. Al respecto, la sección A/16,3 contempla la implementación de medidas para prevenir armas no autorizadas, para prevenir el acceso no autorizado, así como destinadas a la seguridad de la información, así como medidas destinadas a garantizar la protección eficaz en la manipulación de la carga.

- **Decidir sobre una metodología de evaluación de riesgos apropiada.** Este aspecto está especificado por la OMI en la Guía para la Seguridad Marítima y el Código PBIP (MSC.1 / Circ.1283, apéndice) donde refiere una técnica sencilla de evaluación de riesgos: "Cada posible escenario

debe ser considerado", y la necesidad de un "Grupo de expertos para establecer el nivel de riesgo para las medidas de mitigación". Señala también el estándar IEC / ISO 31010 sobre Metodologías de Evaluación de Riesgo.

- **Difusión de buenas prácticas en materia de protección de la instalación portuaria.** La Guía para la Seguridad Marítima y el Código PBIP hace referencia a los instrumentos nacionales de aplicación de las medidas de seguridad de la OMI (por ejemplo, los patrones del plan, la legislación nacional, etc.), definir límites de los mismos, entrenamiento del personal, etc. Además, considera el documento MSC.1 / Circ.1192 referido a la autoevaluación voluntaria por parte de las instalaciones portuarias.

- **¿Quién audita al auditor?** La auditoría es una medida de cumplimiento y las administraciones correspondientes llevan a cabo las inspecciones y auditorías respectivas. La experta cita al respecto los siguientes documentos: MSC / Circ.1074, MSC.1 / Circ.1192 (útil en la conducción de auditorías de instalaciones portuarias) y MSC.1 / Circ.1193 referido para buques.

- **Encuentro con dificultades de buques después de llamar a un puerto de alto riesgo.** En este aspecto es importante el cumplimiento de la regulación SOLAS XI-2/9 referido al control y las medidas de cumplimiento, cuando señala expresamente que "Cada nave (...) está sujeto a un control cuando ingresa a un puerto de otro Gobierno Contratante".

- **Lack of a lar and national directives about the application of the ISPS code.** This is based on article 1 of SOLAS convention, which stands out that the Contracting Governments must promulgate all the laws, decrees, orders and regulations and that take the other necessary measures for giving plain and total effectiveness to the Agreement. For the expert, the national law can cover among others: committee of national maritime security and cooperation among national entities; training requirements for the security staff of the port; penal code.

- **ISPS Code as a way for facing all threatens of maritime security.**

As remembered, the purpose of the ISPS Code is to provide a standardized and consistent framework for the evaluation of risks, which allows the governments to compensate the changes on threatens risks with changes on the vulnerability to the vessels and port facilities. In respect to that, section A/16,3 contemplates the implementation of measures for preventing non-authorized weapons, for preventing the non-authorized access, as well as destined to security of information, and measures destined to ensure effective protection on the freight manipulation.

- **Decide about an appropriate risks evaluation methodology.** This aspect is specified by the IMO on the Guide for the Maritime Security and the ISPS Code (MSC.1 / Circ.1283, appendix0) where refers a simple risks evaluation technique: "Each possible scenario must be considered", and the necessity of a "Group of experts for establishing the risk level for the mitigation measures". Stood out the standard IEC/ISO too, about the Risks Evaluation Methodology.

- **Diffusion of good practices in matters of protection of the port facility.** The guidance for Maritime Security and ISPS code refers to the national instruments of application of the security measures of the IMO (for example, plan patrons, national law, etc.), define its limits, staff training, etc. Moreover, considers the document MSC.1 / Circ.1192 referred to the volunteer auto evaluation by the port facilities.

- **Who audits the auditor?** The audit is a fulfillment measure and the correspondent administration performs the respective inspections and audits. The expert quotes regarding the following documents: MSC / Circ.1074, MSC.1 / Circ.1192 (useful on the conduction of audits of ports facilities) and MSC.1 / Circ.1193 referred for vessels.

- **Meeting with difficulties after calling a high risk port.** On this aspect it is important the fulfillment of the regulation SOLAS XI-2/9 referred to the control and fulfillment measures, when it expressly stands that "Each ship (...) is subject to a control when enters on a port of another Contracting Government."

Fuente Source: OMI / www.cimsec.org

SEMINARIO

LA SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE DE CARGA POR VÍA AÉREA

Martes 7 de octubre

7:30 a.m.

Sociedad Nacional de Industrias
Calle Los Laureles 365 San Isidro
Gratuitos para asociados BASC

PROGRAMA

07:30 REGISTRO / COFFEE BREAK

08:00 PALABRAS DE BIENVENIDA

08:10 IMPORTANCIA DE LA CADENA DE FRÍO

08:40 PROCESOS SEGUROS EN LA CADENA DE SUMINISTRO DE CARGA AÉREA

09:10 SITUACIÓN DEL TID EN EL SECTOR AÉREO:
OPERACIONES DE INTERDICCIÓN Y LOGROS DE LA POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ

09:40 NORMATIVAS QUE REGULAN EL TRANSPORTE DE CARGA POR VÍA AÉREA

10:10 CEREMONIA DE CERTIFICACIÓN BASC

10:30 CLAUSURA

Auspician:



Distribuidores • Importadores • Clientes



Somos Fabricantes

"Líderes en Precintos de Seguridad"

Calle Rene Descartes N° 110 Sta. Rosa - Arequipa - Arequipa - Lima - Perú
www.sealers.com.pe - ventas@sealers.com.pe
Tel.: (051) 710-8806 Fax: (051) 710-4931

Informes: Cynthia Flores - 612-8300 anexo 2225
Linnette Saldarriaga - 6128300 anexo 2276

Organiza:



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

NO
ARRIESGUE



LA COMPETITIVIDAD
DE SU EMPRESA

IMPLEMENTE EL
SGCS - BASC

SISTEMA DE GESTIÓN EN CONTROL Y SEGURIDAD BASC



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

www.bascperu.org

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