

ENTREVISTA
Fermín Cuza, nuevo
Presidente Internacional
de la Organización
Mundial BASC (Pág. 21)

Cadenas de Suministro ...nueva era

**"... ahora se requiere de una nueva
evaluación del diseño de sistemas de
transporte en función de la vulnerabilidad
a perturbaciones externas." (Pág. 3)**

Las empresas de seguridad
como socios del supply
chain security (Pág. 8)

Situación del comercio
seguro en los puertos
peruanos (Pág. 12)

Prácticas de seguridad:
¿Gasto ó inversión?
(Pág. 15)



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

XXVI Curso de Auditores Internacionales de WBO

Mayo 31 al 4 de Junio de 2010
Lima, Perú



Teniendo en cuenta la expansión que ha tenido World BASC Organization en Centro América, el Caribe y Sudamérica, se ha estructurado el presente Curso con el propósito de ofrecer la oportunidad a los diferentes países y empresas afiliadas, que cuenten con personas competentes que colaboren en asegurar el proceso de cumplimiento y mejora continua del Sistema de Gestión en Control y Seguridad BASC.

Actualmente existen capítulos BASC en México, Costa Rica, República Dominicana, Panamá, Guatemala, Jamaica, Colombia, Ecuador, Venezuela, Uruguay, Paraguay, Perú, El Salvador y Haití

Objetivos

- Conocer la metodología de planificación, ejecución, verificación y control de las auditorías correspondientes al Sistema de Gestión en Control y Seguridad - BASC.
- Desarrollar habilidades para la preparación de los documentos correspondientes a la auditoría.
- Generar habilidades en la realización de las auditorías.
- Poner en práctica los conceptos teóricos mediante la realización de auditorías de campo.

Valor de la Inversión

Estatus	Inversión	Valor en Dólares Americanos (participantes fuera de Colombia)	Valor participantes en Colombia (\$Pesos Col)
Funcionarios de empresas externas al BASC	Registro ante la WBO	*US\$ 5.000	*US\$ 9.609.400
		Más +	Más +
	Inscripción por participante	US\$ 1.200	*US\$ 2.675.256 (IVA incluido)
Empresas Certificadas BASC	Aporte a la WBO	*US\$ 2.500	*US\$ 4.804.700
		Más +	Más +
	Inscripción por participante	US\$ 1.200	*US\$ 2.675.256 (IVA incluido)
Funcionarios de Capítulos BASC	Inscripción por participante	US\$ 1.200	*US\$ 2.675.256 (IVA incluido)

Fecha y Lugar del Evento

- 31 de Mayo al 4 de Junio, Lima Perú
- Las sesiones tendrán lugar en el Hotel Plaza del Bosque & Suites del Bosque
Av. Paz Soldán 190, San Isidro - Lima 27- Perú

Contactos

- Suzanne Lemaitre - s.lemaitre@wbasco.org
- Carlos Farfán - c.farfán@wbasco.org





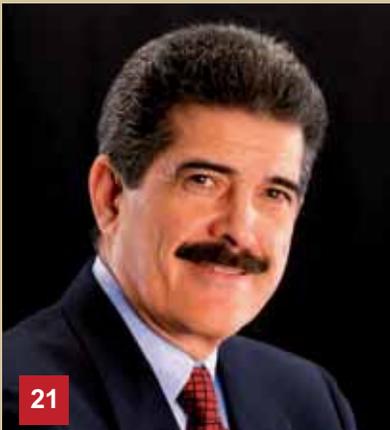
3



6



12



21

Cargo Security

AÑO Nº III / 2010 - 5

PUBLICACIÓN ESPECIALIZADA EN SEGURIDAD DE LA CADENA DE SUMINISTRO INTERNACIONAL

Contenido

EDITORIAL

- 2 Homenaje y reconocimientos

PORTADA

- 3 Nueva era para las cadenas de suministro
- 6 Hacia un movimiento comercial más predecible

ENFOQUE

- 8 Empresas de seguridad: Socios estratégicos del supply chain security

AL DÍA

- 12 Situación del comercio seguro en puertos peruanos

DESDE ADENTRO

- 15 Aspecto financiero de las prácticas de seguridad: ¿Gasto o inversión?

ENTREVISTA

- 21 Fermín Cruza, Presidente Internacional de la Organización Mundial BASC: El costo promedio del control aduanero en los puertos es de US\$ 1.000 por contenedor

ESTUDIOS

- 24 El supply chain security visto por la UNCTAD

COLUMNA

- 26 ¿Es su cadena de suministro políticamente sólida?
- 27 El robo interno en las empresas

MUNDO BASC

- 29 Notas diversas

NOTICIAS Y EVENTOS

- 32 Notas diversas

Homenaje y reconocimientos



Desde estas páginas queremos rendir un homenaje a Martín Sgut, quien fuera un amigo y colaborador de nuestra organización. El señor Sgut nos dejó el 4 de enero pasado víctima del cáncer y a la edad de 58 años.

El fue un reconocido especialista marítimo y portuario argentino que se desempeñó como consultor en Latinoamérica en el campo de los puertos, el transporte marítimo y la logística, principalmente para la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el

Banco Mundial, la Agencia de Cooperación Alemana (GTZ) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT), entre otras; así como para Autoridades Portuarias, Operadores de Terminales y Compañías Navieras de la región.

Una de sus últimas visitas a Lima fue con ocasión de su participación en la celebración del X Aniversario de BASC PERÚ realizado en diciembre de 2007, cuando nos transmitió su tesis de que el punto de partida de la seguridad es el concepto de terminal de contenedores, cuya tendencia en la región sudamericana, particularmente en la Costa Oeste, es la migración del tool port al modelo de terminal.

Por otra parte, deseamos también dejar constancia de nuestro alto reconocimiento a la labor desempeñada durante su gestión como Presidenta Internacional de la Organización Mundial BASC (OMB), a la señora Mayra Hernández de Cavalier, quien en enero pasado cedió la posta a su sucesor, señor Fermín Cuza, quien es un reconocido experto internacional en asuntos de aduanas y la seguridad de la cadena de suministro. El señor Cuza ha sido agente de aduanas en EEUU, y presidente del Comité de Aduana en la Cámara de Comercio Internacional (CCI) en París, donde fue promotor del BASC ante la Organización Mundial de Aduanas (OMA), entre otros cargos importantes.

El nuevo Presidente Internacional de la OMB tiene en su equipo de trabajo a Alejandro Uribe, nuevo gerente general de la organización, profesional en Administración de Empresas de Newport University y con amplios conocimientos de logística, transporte, seguridad marítima, puertos, almacenamiento y sistemas de gestión de calidad.

La familia BASC PERÚ les desea los mayores éxitos al frente de nuestra casa matriz, de tal modo sigamos avanzando por la senda de crecimiento continuo que estamos experimentando desde nuestra fundación.

María del Carmen Masías Guzmán
 Presidente
 BASC PERÚ

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

Director
 César Venegas Núñez

Edición / Redacción
 Unices Montes Espinoza

Coordinación
 Cathy Ganoza Gasco

Suscripciones y Publicidad
 info@imagen.bascperu.org

Diagramación
 Gabriela Mas Rivera

Preprensa / Impresión
 JD Impresores



Alianza Empresarial para un Comercio Seguro
 (Capítulo BASC PERÚ)
 Av. Javier Prado Este 897, edif. Limatambo
 8vo piso of. 84, San Isidro Lima - Perú
 Telef.: (511) 612-8300
 Telefax: (511) 612-8309
 www.bascperu.org

Consejo Directivo

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

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

Director Secretario
 Asociación de Exportadores - ADEX
 José Letts Romero

Director Tesorero
 Sociedad Nacional de Industrias - SNI
 Mateo Balarín Benavides

Director Vocal
 Sociedad de Comercio Exterior - COMEX
 Patricia Siles Álvarez

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

Directores
 Cámara de Comercio de Lima - CCL
 Juan A. Morales Bermúdez

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

Asociación Peruana de Agentes Marítimos - APAM
 Eduardo Amorortu Velayos

Instituto Peruano de Espárragos y Hortalizas - IPEH
 Leylha Rebaza García

Asociación de Servicios Aeroportuarios Privados - ASAAP
 Fernando Raventos Marcos

Asociación de Agentes de Aduana del Perú - AAAP
 Luis Olivares Pflücker

Past President
 BASC PERÚ
 Raúl Saldías Haettenschweiler

Gerente General
 César Venegas Núñez

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

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

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

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

Ahora, los términos clave para su comprensión involucran también a: sistemas de transporte, seguridad en el transporte y terrorismo.

Nueva era para las cadenas de suministro



“Hemos entrado en una nueva era para las cadenas de suministro: las hipótesis de los actuales sistemas de análisis y diseño han cambiado, ahora se requiere de una nueva evaluación del diseño de sistemas de transporte en función de la vulnerabilidad a perturbaciones externas.”, señala el proyecto de investigación “Supply Chains under the Treat of International Terrorism” de la University Transportation Center (UTC) de Estados Unidos.

La UTC es un programa creado en 1987 por el US Department of Transportation con el objetivo de captar a los mejores talentos de la nación para el estudio del transporte. Se estableció diez centros de transporte universitario que involucran, entre otros, a la universidad de Harvard y el Massachusetts Institute of Technology (MIT). La idea es ofrecer a nivel federal recursos para la investigación y la educación, tanto en transporte de mercancías como en transporte de pasajeros.

La investigación señalada y otras similares que realizan los centros de transporte de la UTC se enfocan a brindar un mayor conocimiento y encontrar herramientas de manejo del tema de seguridad en la cadena de suministros en áreas de interés para la economía, tales como: la evaluación de amenazas; el alcance de

Continúa sgte. página...

los posibles impactos; la respuesta empresarial; y los beneficios colaterales.

Esto es la muestra en el campo académico de un caso que se extiende a nivel global por la necesidad de hacer frente a la mayor amenaza que existe en este siglo para el comercio exterior y la economía: el terrorismo. Es el fenómeno socio-político que se vale de los avances tecnológicos en el transporte, el comercio y las finanzas, para lograr sus propósitos. Su potencial de destrucción quedó demostrado al empezar el nuevo siglo con los sucesos del 11 de septiembre 2001 (léase 9/11) contra Estados Unidos. Fue una lección de que el terrorismo tiene como agenda utilizar los beneficios de la globalización para desarrollar un ambiente de sofisticados e impredecibles ataques.

Es obvio que esta guerra no es convencional. Los estudiosos señalan que los aspectos defensivos de esta guerra se van a desarrollar en el frente interno de las naciones occidentales, no por un ejército profesional, sino por las organizaciones empresariales y los ciudadanos de a pie. De ahí que proteger el sistema de transporte y la protección de las cadenas de suministro de fabricación y distribución, de los trastornos que pueden causar un atentado terrorista, es un asunto de seguridad nacional y económica.

En este escenario, la comprensión de la naturaleza de la amenaza y de lo que los fabricantes, distribuidores y minoristas pueden hacer para prepararse y enfrentar esa amenaza, es una cuestión que compromete a toda empresa. Pero la conciencia sobre esto es muy limitada, inclusive en los países desarrollados, los más interesados en el tema.

Es cierto que la primera preocupación por responder a este fenómeno corresponde a los gobiernos, pero no es menos cierto que los responsables del dinamismo económico y comercial del mundo, es decir los que componen las empresas, ejecutivos y empleados, tienen el deber de evaluar la vulnerabilidad de las compañías frente a una interrupción de las cadenas de suministro, en cualquiera de sus eslabones.

Además de estos efectos, la interrelación Gobierno-Empresa conlleva también la aparición de costos adicionales a través de la aplicación de programas de seguridad obligatorios para las empresas, tema que actualmente es cuestionada por organizaciones empresariales de diversas partes del mundo, aunque paralelamente algunos programas ya se encuentran en plena ejecución, como son los casos del Operador Económico Autorizado (OEA) en la Unión Europea (UE) y el escaneo del 100% de la carga aérea a partir de agosto de 2010.

Los efectos económicos generales

Las fuentes principales de los efectos económicos de la seguridad de la cadena de suministro obedecen básicamente a las iniciativas de seguridad en el comercio internacional. Como sabemos, estas iniciativas, a su vez, tienen su origen al 9/11 evento que dio lugar a un rápido deterioro del clima de negocios para muchas

empresas a través del aumento de las primas de seguros y la posterior intensificación de los gastos relacionados con los requisitos de seguridad.

Además, el efecto en el flujo de comercio e inversiones se produce a partir de asumir a la seguridad como un bien público global en la cadena de suministro internacional, lo que lleva a la necesidad de coordinación entre las diferentes partes implicadas, tanto a nivel nacional como internacional. Según el Center for Transportation & Logistics del MIT, existe el riesgo de que invertir en programas de seguridad nacional, sin la armonización de rutinas y sistemas de información, conduce a la ineficiencia y a costos innecesarios.

Sin embargo, no sólo la seguridad es considerada en estas iniciativas. Lograr que el comercio y las cadenas logísticas sean más eficientes es un argumento que se utiliza a menudo cuando los beneficios de la introducción de nuevas medidas de seguridad se discuten. Esto lleva a cuestionar dónde se encuentra el equilibrio entre los costos de seguridad y la facilitación del comercio. Es necesario ahorrar de forma importante a través de la simplificación de las rutinas de control aduanero y aumentar la eficiencia de las cadenas logísticas.

Por ello se aconseja que la inspección de mercancías en la cadena de suministro se centre en los envíos que constituyen el mayor riesgo, y para determinar de qué partidas se trata se hace necesario el análisis y la gestión de riesgos. Por otra parte, la inspección del 100% de las cargas tiene el riesgo de no hacer realidad los beneficios de la facilitación del comercio porque los requisitos más rigurosos de seguridad pueden causar, directa o indirectamente, un aumento de los costos de transacción.

En este sentido, de acuerdo a la agencia gubernamental The National Board of Trade de Suecia, en el caso de Estados Unidos cada producto que se envía por mar puede llevar implícito una tarifa aduanera promedio equivalente a 0,8%. Siguiendo esta tendencia los más gravemente afectados por los aumentos en los tiempos de transporte probablemente se encuentran en mercados donde el costo del transporte ya constituye una gran parte del valor de las mercancías. Por lo tanto, dicha entidad sostiene que es de gran importancia evitar mayores tiempos de transporte como consecuencia del cumplimiento de requisitos de seguridad más estrictos, habida cuenta que ello se orienta a impactar negativamente sobre los volúmenes de comercio y el cambio en los flujos comerciales de manera ineficiente.

El hecho de que el comercio internacional muestra un alto grado de sensibilidad a los precios en el transporte, demuestra la importancia de reducir al mínimo los costos derivados de la intensificación de los requisitos de seguridad en la cadena de suministro. Asimismo, la percepción general parece apuntar a que en la medida de lo posible los requisitos de seguridad deberían basarse en análisis y gestión del riesgo en lugar de un aumento en el número de inspecciones. 

Fuente: Universidad de Harvard / Massachusetts Institute of Technology (MIT).

GRUPO SOLMAR: Protección y vigilancia para un comercio exterior seguro



¿CÓMO SE FORMÓ LA EMPRESA SOLMAR SECURITY?

SOLMAR Security es la primera empresa del GRUPO SOLMAR. Fue creada el año 2004 en el puerto de Chimbote para atender la necesidad creciente de las empresas de comercio exterior por contar con una empresa de vigilancia privada que cumpla con los estándares internacionales planteados por la implementación del Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias – CÓDIGO PBIP.

Conscientes de que la vigilancia de terminales portuarios, buques, flotas pesqueras, complejos mineros y plantas industriales requerían de un nuevo enfoque; SOLMAR Security estableció desde su creación, como característica principal de sus servicios, el empleo intensivo de la tecnología y el amplio conocimiento operativo de la actividad realizada por cada uno de sus clientes.

Los primeros clientes - ubicados en Callao y Chimbote - apreciaron los servicios diferenciados de SOLMAR Security e hicieron que su oferta de vigilancia privada y protección portuaria se extendiera rápidamente a otros puertos del litoral. De esta manera, en 2005 se crearon las sucursales de Callao y Paita, en el 2006 Salaverry y Talara, en el 2007 Zorritos, Camaná e Ilo, en el 2008 Pisco, y en el 2009 se inauguró la sucursal de Marcona, teniendo previsto ampliar nuestras sucursales a los puertos de Malabrigo y Supe durante el presente año.

SOLMAR Security cuenta con el Certificado BASC desde el inicio de sus actividades, ha sido reiteradamente homologada por entidades Certificadoras de reconocido prestigio a pedido de sus clientes y se encuentra en pleno proceso de Certificación en Sistemas Integrados de Gestión, a fin de alcanzar a finales del 2010 las Certificaciones en ISO 9001:2008, ISO 14001:2004 y OSHAS 18001:2007, meta cuyo logro está prevista para el presente año.

SOLMAR Security nació en Chimbote, ciudad donde se encuentra su sede principal, un edificio de 5 pisos denominado TORRE SOLMAR y cuya construcción se culminó recientemente. Desde aquí se administra y controla, administrativa y operativamente, nuestros servicios a nivel nacional.

¿CUÁLES SON LOS SERVICIOS QUE OFRECE Y A QUÉ TIPO DE EMPRESAS?

SOLMAR Security ha desarrollado un perfil de servicios propio para atender a sus clientes comprometidos con el comercio exterior, siendo destacable por ejemplo la capacidad de sus sistemas de introducir la obligatoriedad de que las personas que ingresen a un terminal portuario cuenten con los cursos PBIP establecidos por la Autoridad Portuaria, autorización electrónica de ingresos y otras capacidades que le dan al cliente la certeza de haber realizado exitosamente la adopción de los estándares obligatorios cumpliendo a la vez con una seguridad física eficiente.

En este sentido, algunos de los servicios especializados que SOLMAR Security proporciona, son:

- Vigilancia privada y protección de instalaciones portuarias.
- Vigilancia y seguridad corporativa a plantas industriales relacionadas al comercio exterior.



- Seguridad física de centros mineros.
- Vigilancia de buques de tráfico internacional, tanto en fondeaderos como en terminales portuarios.
- Vigilancia de flotas de barcos pesqueros durante sus períodos de fondeo y durante sus operaciones de descarga en cualquier puerto del litoral.
- Seguridad del transporte terrestre durante el tránsito de convoyes con carga desde los centros de producción hasta los terminales portuarios.

Actualmente SOLMAR Security proporciona servicios de protección a varios terminales portuarios del litoral y numerosas empresas que realizan actividades relacionadas de comercio exterior en todos los puertos del litoral. Se tiene previsto extender las operaciones a la selva peruana desde los puertos de Iquitos y Pucallpa.

Grupo Solmar

BASC
Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias
OCP
Organización de Control Portuario
ISO 9001

SOLMAR Security
Protección especializada en instalaciones portuarias, buques, embarcaciones pesqueras y plantas industriales a nivel nacional con estándares BASC, Sistemas Integrados de Gestión y aplicando el CÓDIGO PBIP.

Página Web: www.gruposolmar.com.pe Contacto: solmar@grupossilmar.com.pe

Hacia un movimiento comercial más predecible

Desatar el potencial de seguridad necesario para hacer un comercio internacional libre de las amenazas de la nueva era, es intentar hacer más transparente el escenario para lograr un comercio cada vez más predecible. Esto daría tranquilidad a los participantes en los eslabones de las cadenas de suministro.

■ Pero cuáles son las amenazas de la nueva era? Para Amapola Grijalba, especialista en aduanas y comercio de la consultora mexicana World Trade Consultants, estas amenazas ocupan actualmente la agenda de la política de seguridad nacional de los países, las cuales varían según se trate de un país subdesarrollado o un país central (desarrollado). En los primeros las amenazas son: tráfico de drogas, tráfico de armas, inmigración, crimen organizado, movimientos armados, sustancias peligrosas y sanidad. En los denominados países centrales los temas son: terrorismo, armas de destrucción masiva, armas biológicas, gobiernos hostiles y movimientos beligerantes.

En este marco, en el mundo las Aduanas se encuentran enfrentadas al dilema Seguridad/Facilitación en el comercio puesto que por un lado el comercio legítimo crece de manera sostenida, mientras que por otro lado la piratería, el contrabando, los residuos peligrosos, así como las drogas, armas y sustancias de consumo restringido, aumentan su tráfico a nivel global.

Por su lado, los gobiernos, como respuesta a los asuntos de Seguridad Nacional, requieren de su Autoridad Aduanera la garantía de la seguridad económica y física de las transacciones, y al mismo tiempo las empresas requieren uniformidad, transparencia, predictibilidad y eficiencia en las operaciones aduaneras. Como resultado, las Aduanas, básicamente desde el 11/S han experimentado una mutación progresiva de sus funciones en el sentido de que el aspecto recaudatorio y de protección al mercado interno, se ha ido poco a poco transformando para convertirse adicionalmente en operadores de mecanismos de seguridad (personas y carga) en los puntos de entrada.



En suma, las aduanas como instrumentos del comercio exterior están enfrentando el reto de reducir los controles y los costos, ampliar los ingresos tributarios y al mismo tiempo administrar los riesgos, controlar las incidencias y ampliar las condiciones para combatir el delito. ¿Es posible cumplir todos estos propósitos? Para que la respuesta sea afirmativa se aplica la estrategia de acercar a la Aduana al sector privado con el propósito de lograr que las empresas mantengan prácticas seguras a lo largo de la cadena de suministro, es decir, desde el punto de producción hasta el punto de consumo.

Para que las empresas logren hacer esto deben conocer y controlar los procedimientos y las prácticas que se aplican en su cadena logística, adoptando para ello sistemas medibles capaces de ser gestionados.

La transición

En el campo del comercio exterior hasta antes de 2001 todos los esfuerzos estuvieron enfocados a la confiabilidad y la rapidez. Después de ese año, tras los atentados del 11/S, se marca un punto de quiebre fundamental porque esa fecha equivale

para efectos prácticos a la aparición del terrorismo y con él los esfuerzos para mantener el crecimiento se derivaron a la necesidad de convertir al tráfico de mercancías en un asunto de seguridad nacional. Desde entonces, el despacho aduanero es un tema que pasa por la Administración de las Fronteras para los países centrales, empezando por Estados Unidos.

Surge luego la necesidad de construir la red mundial de protección a través de la cooperación internacional cuyo exponente básico es expresado por (además de la cooperación entre Aduana y Empresas) la cooperación entre Aduanas. A este nivel se añade la cooperación con organismos multilaterales, tales como: Organización de las Naciones Unidas (ONU), Organización Mundial del Comercio (OMC), Organización Mundial de Aduanas (OMA), International Maritime Organization (IMO), International Civil Aviation Organization (ICAO), International Organization for Standardization (ISO), Organización Internacional del Trabajo (OIT), Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC), United Nations Counter Terrorism Comitee, United Nations Security Council, etc.

Las iniciativas

En medio de la conformación mundial de la arquitectura de seguridad institucional hizo su aparición, como un instrumento adicional, las iniciativas de programas de seguridad cuyo liderazgo, como no puede ser de otro modo, recayó en Estados Unidos. En el curso del tiempo hicieron su aparición diversos programas unilaterales, de tal manera que actualmente se pueden agrupar en iniciativas regionales y nacionales.

Entre las regionales, los expertos señalan a BASC, STAR (de la APEC) y Marco Normativo SAFE (OMA). Por su parte, la creciente aparición de iniciativas unilaterales en el mundo tienen como ejemplo al C-TPAT, Partners in Protection de Canada (PIP), Stair-Sec de Suecia, Jordan's Golden List, Singapore Secure Trade Partnership, Malaysia Customs Golden Client, Japan AEO Program.

Todos estos instrumentos tienen como objetivo impulsar esfuerzos para realzar la seguridad de la cadena de suministro incluyendo el sistema del transporte y de la logística para la carga en el mundo. Cada cual combina prácticas tradicionales de manejo de la cadena de suministro con los requisitos de la seguridad del sistema, que son influenciados por el modo de operar de las amenazas ya señaladas. Las actividades típicas de seguridad de las iniciativas incluyen: Acreditación de participantes en la cadena de valor, Protección y validación del contenido de la carga enviada, Notificación anticipada del contenido al país de destino, Asegurar la seguridad de la carga mientras está en tránsito, vía uso de cerraduras y precintos de seguridad, e inspección de la carga al ingreso a los mercados.

La aplicación e implementación de los programas de seguridad muchas veces involucran también a terceros (además del programa de seguridad y de la empresa aplicante) en calidad de asesores o soportes para facilitar el proceso de implementación a las empresas. Estos terceros, que en el caso de la región latinoamericana el exponente líder es BASC, brindan servicios de análisis y administración de riesgos así como servicios de auditoría. Los procesos y técnicas que ponen en marcha ayudan a los gobiernos, aduanas, y empresas relacionadas con la comercialización internacional de bienes, fomentando así la seguridad de las cadenas de suministro y la puesta en práctica de normas de calidad que aumentan la eficiencia y los ingresos de estas instituciones.

Algunas empresas en el exterior, dada su alta capacidad económica, diversifican sus ofertas introduciendo sofisticados servicios en el campo del control y la facilitación aduanera, entre ellos la inspección en destino, la administración de riesgo aduanero, la inspección no intrusiva a través de escáneres de rayos X, monitoreo del tránsito aduanero, administración de colaterales, etc.

Es de esta manera que gobiernos, como el de los Estados Unidos, establecen programas puntuales de seguridad para avanzar en sus objetivos de seguridad nacional. Un ejemplo es el programa Operación Comercio Seguro (Operation Safe Commerce) establecido por dicho gobierno en los últimos años como una colaboración con las empresas privadas y la industria marítima para desarrollar y determinar cuáles son las mejores prácticas para el traslado seguro y rápido de la carga transportada mediante contenedores.

En el marco de este programa se está poniendo en marcha nuevas tecnologías e iniciativas para cadenas de suministros globales específicas con el objetivo de: mejorar la seguridad durante el proceso de llenado y desconsolidación de los contenedores; ofrecer una protección física y un control de los contenedores para el transporte; y proporcionar una comunicación fiable y oportuna. Concretamente, el proyecto identificaba y ponía en marcha procesos, tecnologías e iniciativas empresariales factibles desde el punto de vista comercial para proteger los envíos de las amenazas de ataques terroristas, armas de destrucción masiva, robo y contrabando, minimizando a la vez el impacto económico en el sistema de transporte. Las inspecciones y la recolección y transmisión de datos se realizaron aplicando: Nuevas técnicas de seguridad para la inspección de mercancías en el punto de origen; Verificación independiente de la integridad y rastreo electrónico del contenedor y sus datos a lo largo de la cadena de suministros; y Transmisión segura de datos electrónicos a través de un centro de verificación de información. 

Fuente: World Trade Consultants / The National Board of Trade (Suecia)



Empresas de seguridad: Socios estratégicos del **supply chain security**

Uno de los eslabones que conforma la cadena logística internacional está representado por las empresas que velan directamente por la seguridad de la carga o forman parte de la seguridad en la compañía dueña de la carga o de la empresa que le terceriza los servicios logísticos. Con su participación, estas empresas se convierten en socios estratégicos del supply chain security.

La provisión de seguridad ha devenido en una actividad empresarial desde hace décadas y ha seguido una ruta de evolución según las necesidades impuestas por el aumento de la calidad en el servicio y/o de la necesidad de proteger

productos y/o instalaciones físicas de las amenazas de actividades ilícitas que han incrementado su accionar en los mercados y la sociedad civil. Los adelantos en la tecnología y su debido aprovechamiento para los fines de esta actividad, han hecho más eficientes sus operaciones, aunque el factor humano será siempre la clave de su desempeño.

Al respecto, por ejemplo, los servicios de vigilancia serán eficientes en tanto exista un esfuerzo conjunto entre el vigilante asignado, la empresa de vigilancia y el cliente.

Además, según expertos, lo fundamental para un agente de seguridad, más allá de su experiencia y entrenamiento, es que logre generar confianza. Solo al confiar, los clientes pueden sentir que le brindan seguridad. Entonces, la capacidad de brindar confianza es el factor clave para el crecimiento de una empresa de seguridad en cualquier mercado.

En el mundo empresarial, la oferta de servicios de las empresas de seguridad se diversifican en rubros,

tales como: protección de plantas e instalaciones, transporte de personal, transporte de valores, seguridad bancaria, seguridad contra robos e incendios, protección y administración de archivos físicos y electrónicos, etc.

Además de estos rubros, las empresas de seguridad satisfacen también las necesidades específicas de nichos especializados. Así, vemos en nuestro país que el sector minero, el más importante generador de divisas, contrata servicios de seguridad para sus campamentos remotos; las empresas hidroeléctricas y de hidrocarburos también demandan dichos servicios, así como de protección de ejecutivos y clientes VIP. Complementariamente pueden captar los servicios de seguridad en telecomunicaciones, seguridad canina, etc.

Como toda actividad de tercerización, el objetivo de estas empresas es reducir la carga financiera y administrativa que significaría para los clientes mantener el personal necesario en sus propias planillas. Y es que los servicios de seguridad son grandes generadores de empleo, lo que habla de su importancia económica y social. Por ejemplo, la transnacional danesa G4S, con amplia presencia en el Perú, emplea a unas 585.000 personas en más de 100 países, lo que la convierte en el más grande empleador privado del mundo después de la cadena

de supermercados estadounidense Wal-Mart que emplea alrededor de 2 millones de personas en el mundo.

La amenaza de la delincuencia

Según el Consejo de las Américas (Council of the Americas – COA) una asociación con sede en Nueva York que agrupa a 195 compañías líderes que operan en el continente americano, el clima de delincuencia ha generado la existencia de unos 2,5 millones de agentes de seguridad privada en la región, situación que se da en un escenario donde aumenta la proliferación del narcotráfico, el lavado de dinero, contrabando, piratería, consumo de drogas, crimen organizado, secuestro, tráfico de personas, contrabando y uso ilegal de armas, pandillaje, prostitución, etc.

Esta situación ya se avizoraba en el año 2004, cuando se realizó el seminario “Latinoamérica 2020: pensando los escenarios de largo plazo”, desarrollado por el Consejo Nacional de Inteligencia de EEUU, Georgetown University (Washington), Centro de Estudios Nueva Mayoría (Argentina) y la Universidad Adolfo Ibáñez (Chile).

El caso peruano

De acuerdo al documento “La empresa privada

Continúa sgte. página...

COBERTURA A NIVEL NACIONAL



seguroc

Soluciones en Seguridad

- Seguridad Física Corporativa.
- Seguridad Electrónica, Residencial y Corporativa.
- Servicio de seguridad personalizado y a la medida de sus requerimientos, brindado por especialistas que desarrollarán un plan de trabajo en seguridad, previo análisis de riesgos y/o estudio de seguridad.

















Calle Isla Hawai 145, Pueblo Libre Central (511) 463-2000 Fax (511) 463-0408 Web: www.seguroc.com.pe

y las inversiones ante la aguda inseguridad ciudadana” (2007) difundido por el Centro de Estudios para el Desarrollo de la Justicia – Projusticia, una organización peruana sin fines de lucro, la Sociedad Nacional de Seguridad (SNS) estima que hasta el 2006 existían 350 empresas de seguridad (tres transnacionales), de las cuales 200 operaban en Lima y 150 en provincias, agrupando en total a unos 50.000 vigilantes formales. La SNS señala que las familias y las empresas invirtieron en el 2006 unos 1.200 millones de soles en contratar servicios de seguridad a las empresas formales y que la facturación en el rubro de seguridad ha venido creciendo 8% en promedio desde el 2001. Dicho gremio agrega que en la época del terrorismo el 6% de los costos de producción de las empresas peruanas se invertía en seguridad y que actualmente esa cifra llegaría sólo al 1,7%.

De hecho, la más importante inversión es en la prevención. Las tiendas por departamentos, cadenas de supermercados, multinacionales, mineras, agroindustriales exportadoras, cementeras, estudios de abogados, casinos y laboratorios, destinan



cada mes miles de soles en la seguridad de sus cadenas de suministro, ya sea para cuidar sus instalaciones, proteger sus bienes, verificar información de sus trabajadores, realizar pruebas poligráficas con detectores de mentira para sospechosos de ilícitos internos o fuga de información, realizar barridos electrónicos para descartar infiltraciones o trabajar con agentes encubiertos y efectuar verificaciones a fin de minimizar la posibilidad de secuestros y atentados.

El actual gobierno promulgó en julio de 2006 la “Ley de servicios de vigilancia y seguridad privada” (Ley 28879). La norma diferencia 16 modalidades de seguridad para brindar servicios de seguridad en transportes de pasajeros y de bienes. Sin embargo, la delincuencia sigue creciendo. Una muestra de ello es la ola de violencia en Trujillo durante el 2009. De acuerdo a informes periodísticos, en los últimos tres años los trujillanos han aumentado el uso de sistemas de seguridad y la contratación de empresas de seguridad. Hasta el 2006 existían 43 compañías, ahora suman 70. 

Fuente: Asociación Latinoamericana de Seguridad –ALAS / Consejo de las Américas / Projusticia / Securitas.

Tendencias como disciplina

La seguridad en el comercio internacional nos lleva a los niveles exigentes que solo la alta tecnología y preparación humana de primera pueden hacer frente a las amenazas de los ilícitos que se tornan también más sofisticados.

Actualmente, entre las herramientas que están iniciando su uso masivo se encuentra el sistema de identificación biométrica para ser utilizado no sólo para el control de acceso, sino para las aplicaciones cotidianas como el retiro de efectivo en cajeros automáticos.

Los sistemas de circuito cerrado de televisión y los de detección de intrusos y detección de incendio cada día avanzan a una integración más fluida, avanzando hacia la detección perimetral. Se escucha también cada vez más sobre los “edificios inteligentes”.

Estos nuevos avances conducen a que el profesional de la seguridad está obligado, además de conocer los conceptos de seguridad,

análisis de riesgos, diseño y aplicaciones de seguridad electrónica; a tener una formación multidisciplinaria en administración de riesgos, gestión de la seguridad, diseño y gestión de sistemas integrados de seguridad electrónica y su integración con los sistemas de comunicación y redes; y finalmente una amplia formación gerencial que permita sopesar los riesgos-costos-beneficios que se transformen en un valor agregado para la empresa.

Esta nueva realidad clama por un desarrollo basado en nuevos e innovadores métodos y técnicas de formación de los profesionales de la seguridad.

Algunos especialistas sostienen que el tema de seguridad en las próximas décadas será una materia obligatoria para todos los profesionales al igual que hoy en día son las temas de mercadeo, operaciones, finanzas, recursos humanos, etc.

La **SEGURIDAD** siempre es **IMPORTANTE**

SOLUCIONES EN SEGURIDAD Y DETECCIÓN PORTUARIA

- Inspección de contenedores (rayos X)
- Inspección de carga móvil (rayos X)
- Detección de amenazas, drogas y explosivos (IMS)
- Identificación de sustancias desconocidas (FT-IR)
- Detección de agentes químicos, biológicos y radioactivos
- Integración de tecnologías (First View / DMS)
- Sistemas de control biométrico (Crossmatch Technologies)
- Control de acceso (rayos X / pórticos)
- Seguridad perimetral (First View)

unlimitedsystems

PERÚ • ECUADOR • BOLIVIA



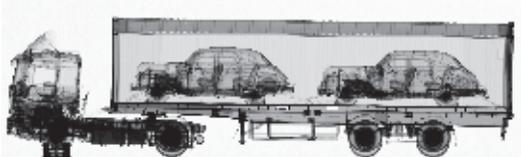
inspección

detección

identificación

verificación

integración



Representante exclusivo de:
Smiths Detection, CEIA, Crossmatch y STI

Central: (511) 717 4850
comercial@unlimited-systems.com
www.unlimited-systems.com

Situación del comercio seguro en puertos peruanos

Para analizar la situación de la seguridad del sector portuario peruano es necesario diferenciar a los puertos según sea su administración pública o privada. La Empresa Nacional de Puertos S.A. (Enapu), administra los puertos de uso público en todo el país, a excepción del terminal portuario de Matarani (Arequipa) el cual está concesionado a Terminal Internacional del Sur S.A. (Tisur) desde agosto de 1999, y del puerto de Paita en Piura que fue concesionado en octubre del 2009 a Terminales Portuarios Euroandinos (TPE). Asimismo, en julio de 2006 se concesionó el nuevo terminal de contenedores en la zona sur del puerto del Callao al consorcio DP World Callao S.A., el mismo que iniciará operaciones en el segundo trimestre de 2010.

En este contexto, el movimiento comercial de los puertos operados por Enapu corresponde casi al total nacional. Así, medido en toneladas y sobre la base de cifras de la Sunat y Enapu, aproximadamente el 92% de la exportación marítima del país se realiza a través de los puertos administrados por Enapu, el 7% a través de Tisur y el 1% por otros terminales privados pequeños por donde se exportan básicamente productos mineros.

La seguridad bajo administración pública

La Autoridad Portuaria Nacional (APN), máxima autoridad en el área comercial marítima, tiene entre sus objetivos mantener el nivel de cumplimiento de las instalaciones portuarias en relación a la protección, seguridad, mercancías peligrosas y calidad portuaria, así como asegurar el mantenimiento de los estándares de seguridad de las actividades y servicios portuarios.

Al respecto, una base internacional de procedimientos a seguir desde julio de 2004 es el Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP) dado por la Organización Marítima Internacional (OMI), el mismo que surgió a raíz de los trágicos sucesos terroristas del 11/S en Estados Unidos. Tras estos eventos el mundo comprendió cabalmente la vulnerabilidad de la infraestructura mundial de transportes, así como la amenaza permanente de la movilización y potencial uso de armas de destrucción masiva a manos de activistas terroristas. El Código PBIP fue una respuesta destinada a proporcionar un marco normalizado y sistemático para la evaluación de riesgos.

De acuerdo a la APN, a diciembre de 2008 el estatus de las instalaciones portuarias (IP) peruanas respecto a la implementación del Código PBIP, reflejaba que de un total de 48 IP, solamente cinco de ellas aún se encontraban en proceso de implementación. Se trata del muelle de lanchonaje del

puerto de Chicama (administrado por Enapu), del terminal de reparación (administrado por MGP) en el Callao, del terminal multiboyas en Supe (utilizado en la producción de aceite de pescado por Colpex), del terminal sur en construcción de DP World en el Callao, y del terminal multiboyas utilizado para el manejo de biodiesel en el puerto del Callao (operado por Pure Biofuels).

Complementariamente, la APN y otras entidades públicas como Enapu, junto al sector privado, trabajan en los nuevos lineamientos en protección de puertos elaborados en base a las disposiciones de los Tratados de Libre Comercio (TLC), las recomendaciones de la OMI y la casuística de protección portuaria internacional.

Una de las mayores actividades ilícitas en el movimiento marítimo es el contrabando de narcóticos. Al respecto, de acuerdo a la APN, en los dos últimos años de trabajo conjunto con la Dirección Antidrogas de la Policía Nacional (Dirandro), se ha logrado reducir en cerca de 80% los reportes de casos de tráfico ilícito de drogas que involucraban al puerto del Callao. Desde octubre de 2008 ambas entidades tienen un convenio inter-institucional para desarrollar tareas de protección conjuntas en el terminal portuario del Callao. Como parte del convenio se potenció la capacidad de la oficina de la Dirandro en el puerto, gracias al cual se realizan cursos de Tráfico Ilícito de Drogas (TID) y se fortaleció el control de personas que ingresan al terminal, así como se mejoró el monitoreo físico mediante circuito cerrado de televisión y otras herramientas electrónicas.

Por otra parte, Enapu obtuvo en enero pasado la certificación



de la Norma y Estándares BASC Version 3-2008 RMS C-TPAT para sus operaciones como terminal portuario. La Alianza Empresarial para un Comercio Seguro (BASC por sus siglas en inglés) ha señalado que esta acreditación al principal puerto del país es un paso importante en el fortalecimiento de la cadena de suministro de nuestro comercio por las posibilidades de desarrollo que se abren en el marco de la internacionalización de los estándares de seguridad en la logística portuaria.

Siendo la certificación BASC un sistema de gestión en control y seguridad de mejora continua, el avance del Callao como un puerto seguro depende del empuje que se pueda impregnar al sistema de seguridad implementada, primero dotándolo de las herramientas tecnológicas necesarias para optimizar los controles y, segundo, superando los obstáculos en el plano de gestión del recurso humano. Además, como parte del sistema de seguridad nacional, los progresos al interior de Enapu están concatenados sistémicamente al accionar de los otros actores o protagonistas

nacionales, sean privados o públicos, en el campo del supply chain security.

Lo que hacen los operadores privados

Tisur, actualmente operador portuario líder en el campo privado del país, ha ganado un inmejorable prestigio por los resultados positivos que ha obtenido su gestión en el puerto de Matarani. De acuerdo a la empresa, la implementación de un Sistema Integrado de Gestión, le ha permitido asegurar la calidad de sus servicios, gestionar adecuadamente el medio ambiente, y controlar los riesgos que generan el desempeño de sus operaciones. Asimismo, le ha permitido ejecutar mejoras continuas en infraestructura e implementación de equipos y accesorios de seguridad para la protección de las operaciones y de sus instalaciones contra amenazas terroristas y tráfico ilícito de drogas.

Este operador cuenta en la actualidad con diversas certificaciones de calidad, entre ellas el Certificado BASC obtenido en

mayo de 2005. Además posee la certificación integrada ISO 9001 e ISO 14001, así como la OHSAS 18001 y tiene implementado el Código PBIP de la OMI.

El caso de DP World

En el caso de DP World (compañía del grupo Dubai World), uno de los mayores operadores de terminales marítimas en el mundo, es indiscutible su preocupación por el supply chain security, habida cuenta que posee, según datos de la misma empresa a enero de 2010, un total de 49 terminales portuarios y 12 nuevos proyectos de desarrollo en 31 países. Su esfuerzo por mejorar la eficiencia de la cadena de suministros le ha permitido en 2009 manejar más de 43,4 millones de TEU desde las Américas hasta Asia. Como fruto de sus planes de desarrollo y proyectos de expansión en mercados clave de crecimiento, como India, China y el Oriente Medio, espera elevar su capacidad a un nivel de 95 millones de TEU en los próximos 10 años.

El ingreso al Perú de DP World se dio en julio de 2006, cuando

Continúa sgte. página...



firmó un acuerdo de concesión para construir y operar un terminal de contenedores en la zona sur del puerto de Callao. A la fecha, las obras tienen tal avance que la empresa ha anunciado el inicio de sus operaciones en el segundo trimestre del año. El Callao se encuentra en el grupo de zonas de nuevos desarrollos de la empresa.

Además, actualmente en Latinoamérica tiene dos terminales operando: en República Dominicana (Caucedo) y Argentina (Buenos Aires). En Norteamérica opera el puerto de Vancouver en Canadá.

Acorda a su nivel y a las exigencias de estos tiempos, DP World presta especial atención a la seguridad en sus operaciones y en su cadena logística. Siguiendo la tendencia en este campo, la empresa se ha puesto a tono desde el principio implementando estándares internacionales para el manejo de sistemas de seguridad de la cadena de suministro global. En este sentido, basa sus operaciones portuarias en el Código PBIP de la Organización Marítima Internacional (OMI) conectando la interface barco-puerto con toda

la cadena de suministro. Cumple, asimismo, con los principios del programa C-TPAT (ha sido el primero y único operador portuario que se convirtió en miembro) y del Container Security Initiative (CSI), el cual está implementado en 14 de sus terminales, y aplica el programa –también estadounidense– Secure Freight Initiative (Integrated Container Scanning Pilot Projects). Adicionalmente ha adoptado la iniciativa europea de seguridad de la cadena de suministro denominado Operador Económico Autorizado (OEA).

Por si fuera poco, DP World fue el primer operador mundial de terminales en obtener la certificación ISO 28000:2007 Sistemas de Gestión de la Seguridad para la Cadena de Suministros (Standards for Securing the Global Supply Chain).

Se espera que todos sus terminales tengan esta certificación hacia el 2012.

Una muestra de lo que seguramente podría hacer en el Muelle Sur del Callao, es lo que ha realizado en puerto Caucedo (República Dominicana) donde ha implementado una agresiva política de seguridad, lo

cual se refleja en la provisión dentro de sus instalaciones de la tecnología más avanzada en vigilancia y prevención, así como en la disposición de una combinación única en el mundo de certificaciones de seguridad adquiridas.

En este sentido, cuenta con las siguientes certificaciones: Código PBIP, desde julio 2004; BASC, desde marzo del 2005; Container Security Initiative (CSI), desde septiembre del 2006; ISO PAS 28000-2005 a partir de abril 2007. Además es un miembro acreditado de los programas estadounidenses C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism) y Megaports Initiative desde noviembre 2008.

Al ser la seguridad el principal foco de su atención, la empresa ofrece: 24 horas de vigilancia; entradas controladas por personal de seguridad especializado; controles de acceso en tierra y mar; estricto control al acceso al terminal de personas y vehículos; todo el perímetro del terminal está bordeado por un cable inteligente con sensor de movimiento; promueve iniciativas gubernamentales de seguridad; red de cámaras de vigilancia y monitoreo.

Uno de los componentes del grupo al que pertenece DP World es Dubai World Security (DWS) organización especialista en soluciones de seguridad de llave en mano. La estrategia de DWS es impulsada por su visión de convertirse en un líder mundial en servicios y soluciones de seguridad para todas las industrias. En octubre de 2009, el denominado por el mismo grupo como “brazo de seguridad de Dubai World”, implementó una solución integrada de seguridad para los terminales de DP World en el puerto Jebel Ali de Dubai, principal centro de operaciones del operador portuario. Las soluciones de seguridad implementadas se componen de cámaras de vigilancia de alta resolución, control de acceso biométrico, sistema de gestión de identificación y un centro de control de comando sofisticado. 

Fuente: DP World / Boletín Connexions No 15 / Enapu / APN / Ositrán / MTC, otros.



Cortésia: US CBP

Aspecto financiero de las prácticas de seguridad: ¿Gasto o inversión?

A la hora de analizar la conveniencia o no de implementar una política de seguridad en la empresa, surge la necesidad de saber a qué lado de la balanza financiera se inclina la asignación de recursos para tal finalidad. Al respecto, por ejemplo se debe considerar que si los efectos directos de un atentado pueden ocasionar millones de dólares en pérdidas, los efectos indirectos en la cadena de suministros pueden multiplicar esas pérdidas, pudiendo llegar a las empresas que componen dicha cadena.

Está demostrado que una actividad ilícita, tal como un evento terrorista o el contrabando (en sus diversas facetas), afectan el comercio internacional. Hay mucha literatura sobre esto así como sobre los efectos que conlleva la aplicación de requisitos de seguridad en las actividades económicas. Bajo estas consideraciones, la preocupación también se dirige a la forma en que las iniciativas o programas de seguridad deben ser formuladas para permitir que haya suficientes incentivos para la participación de las partes implicadas en la cadena de suministro internacional.

Los costos y beneficios

Luego de los atentados del 11/S, los expertos en seguridad señalaron que ello fue posible porque la seguridad de las cadenas logísticas de la aerolínea y de (los) aeropuerto(s) por donde circularon los aviones siniestrados, habían sido transgredidas por las manos del terrorismo internacional. Conclusión: la cadena de suministro es sensible a las amenazas externas. En aquella ocasión, tras los hechos, las consecuencias llevaron a un deterioro en el clima de negocios para muchas empresas, básicamente mediante aumentos de las primas de seguros y la intensificación de los gastos relacionados con los requisitos de seguridad. Casi instantáneamente, las compañías aéreas y navieras fueron dos sectores que se vieron gravemente afectados por las implicancias.

En otro plano, el terrorismo también tiende a afectar los flujos de comercio e inversiones. Los países promotores o los países de

Continúa sgte. página...

Costos de seguridad

En lo que respecta a costos, existen argumentos de que una mayor seguridad se paga por sí mismo en el largo plazo, lo que implica costos tanto a largo como a corto plazo. En este marco, un tema central en la discusión sobre requisitos más estrictos para la seguridad es la medida en que las partes involucradas en el comercio internacional se ven afectadas por un aumento de los costos de transacción. Tiempos largos para el despacho aduanero y la manipulación de mercancías, así como el aumento de las primas de seguros, llevan a costos que pueden tener efectos negativos sobre la eficiencia en el comercio. Para poder calcular estos costos de una manera sencilla, los expertos comparan a menudo una tarifa aduanera en el valor de un producto.

Los autores Walkenhorst y Dihel (*"Trade Impacts of Increased Border Security Concerns"*, *The International Trade Journal*, 2006) estimaron estos costos en hasta

un 3% del valor de un producto en marzo de 2002, pero redujo esta estimación a un máximo de 1% en 2006. La estimación más baja corresponde a los gastos de hasta US\$ 75 mil millones por año. En el debate sobre los aumentos de los costos de transacción, el aspecto tiempo no se puede sobreestimar.

Existe el riesgo de que la intensificación de los requisitos de seguridad en el despacho aduanero y las demandas en relación con la notificación previa, ralentice la cadena de suministro. Esto obligará a una subida de los costos y por lo tanto tienen un efecto negativo sobre la rentabilidad de las partes implicadas. Un mayor tiempo de transporte en el mar significa un aumento en los gastos de almacenamiento y la depreciación del valor del producto. Sin embargo, no es sólo el riesgo de que la duración de los tiempos de transporte se incremente con el incremento de los requisitos de seguridad en la cadena de suministro, porque las oportunidades de transporte también pueden variar.

Esto puede resultar en graves problemas, principalmente para aquellas empresas cuya producción depende de just-in-time. El estadounidense Hummels (*"Time as a Trade Barrier"*, *Purdue University, Indiana, EEUU, 2001*) calculó los costos relacionados con los aumentos en los tiempos de transporte y llegó a la conclusión de que cada día un producto transportado por mar es equivalente a un arancel del 0,8% sobre el valor del producto. La duración media del transporte marítimo para las mercancías exportadas a Estados Unidos es de 20 días, que corresponde a un arancel de 16%. Esto puede ser comparado al transporte aéreo que, en 1998, correspondía a un incremento del 25% del valor de un producto. La probabilidad de que el flete aéreo sea preferible al del transporte marítimo es una función de la diferencia entre los cargos hechos por mar y por los transportistas aéreos y el número de días necesarios para cada modo de transporte.



donde proceden los activistas son puestos de lado al momento de decidir dónde invertir.

Asimismo, a nivel de países, la amenaza del terrorismo constituye una externalidad negativa que puede llevar a inversiones excesivas en la seguridad nacional, mientras que las inversiones en la seguridad global se pueden estar descuidado. Esto lleva a la reflexión de que las entidades supra gubernamentales son las indicadas para promover y coordinar mejor la financiación y facilitar la creación de la seguridad mundial. Un ejemplo es el papel de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y su Marco Normativo SAFE para Asegurar y Facilitar el Comercio Global.

Actualmente, el tema del terrorismo es utilizado a menudo como el argumento principal para la introducción de iniciativas de seguridad. Sin embargo, no sólo la seguridad está en el foco de estas iniciativas, también se proclama que la intención es lograr eficiencia en el comercio y las cadenas logísticas. Estos argumentos son utilizados a menudo en los debates sobre los beneficios de la introducción de nuevos requisitos de seguridad.

Esto lleva a la cuestión de si el equilibrio entre los costos de la seguridad y la facilitación del comercio se

pueden unir para lograr resultados positivos. En este sentido, ¿Cuál será el resultado del aumento de las inversiones en seguridad en la cadena de suministro para las partes implicadas? En general, los estudiosos del tema concuerdan en que hacer un análisis comparativo de costos y beneficios es extremadamente difícil, en parte por tratarse de beneficios que son especialmente difíciles de calcular en términos monetarios, ya que es casi imposible calcular la probabilidad de ataques terroristas.

Beneficios

A diferencia de los gastos realizados como consecuencia de los requisitos de seguridad más estrictos, que a menudo son posibles de calcular, es difícil medir los beneficios directos de una mayor seguridad que de una reducción de las pérdidas por robo. El problema radica en la naturaleza real de las amenazas, ya que no es posible determinar los costos que surgen de una violación de la seguridad que nunca puede tener lugar. Al respecto, los autores Rice y Spayd (*"Investing in Supply Chain Security: Collateral Benefits"*, IBM Center for the Business of Government, 2005) señalan la ironía del hecho de que sólo es posible calcular los beneficios de una medida de seguridad cuando ésta se realiza.

La búsqueda de beneficios, o más bien del ahorro generado por un incidente que podría no producirse, se hace difícil por el hecho de que las empresas son

reacias a revelar información detallada sobre sus pérdidas. Existe la creencia de que la información de este tipo puede debilitar a las empresas frente a los competidores y el público en general, la que puede conducir a pérdidas para las empresas. Las compañías también carecen de un incentivo para compartir esta información con las compañías de seguros, ya que ajustarían las primas para reflejar el aumento en pérdidas.

Un grupo de investigadores liderados por Cordes J.J. (*"Estimating Economics Impacts of Homeland Security Measures"*, George Washington University, 2006) aplican también otro modo de atacar el problema mediante el cálculo de la disposición a pagar por la medición real de preferencias y decisiones de los individuos y las empresas en diferentes mercados. El principio de los cambios en los excedentes de los consumidores tiene importancia como el mejor método de cálculo de la disposición a pagar.

En pocas palabras, un excedente del consumidor puede ser definido como el número de unidades de un determinado producto que un consumidor hubiera estado dispuesto a pagar más por él, pero a un menor precio de equilibrio. Los teóricos consideran que los costos de las medidas de seguridad aumentan el precio de un producto que reduce el excedente del consumidor, en parte porque cada unidad cuesta ahora más y ahora el consumidor consume menos unidades

Continúa sgte. página...

SEGURIDAD Y VIGILANCIA PRIVADA



DEFENSE

19 años de experiencia en
cultura de prevención,
de seguridad y resguardo



PRINCIPALES CLIENTES

UCP BACKUS & JOHNSTON S.A.A. - Autorex Peruana S.A.C. - Cold Center - Compañía Minera Luren S.A.
Constructores Ark S.A. - Club Sporting Cristal - Embajada de Colombia - Fábrica Peruana Eternit S.A. - Flint Ink Perú S.A.
FrenoS.A. - Global Alimentos S.A. - Industrias Del Envase S.A. - Indutex - Inmobiliaria Pariachi S.A. - Nicoll Perú S.A.
Quimpac S.A. - Papelería Nacional S.A. - Rinti S.A. - San Ignacio S.A. - Dicoposac - Somerisa - Transportes 77 S.A.



Av. Separadora Industrial N° 2621 Urb. Sta. Raquel II Etapa - Ate Vitarte, Lima - Perú

Teléfonos: 348-0335 / 349-5157 Contacto: informes@defense.com.pe

www.defense.com.pe

del producto. Algunos autores ofrecen tres ejemplos de maneras en que el excedente del consumidor puede ser estimado: un aumento en los costos por el tiempo de viaje, un aumento en los costos debido a los retrasos en el transporte de mercancías y servicios, y un aumento de los costos debido a una pérdida de bienestar.

Otro problema presentado en relación con el análisis de costos y beneficios de una iniciativa de seguridad es la cuestión de los descuentos. Esto se puede explicar en pocas palabras de la siguiente manera: una suma determinada considerada como costo o como generador de lucro tiene un valor más alto en el momento actual que en el futuro. Los autores escriben sobre la tasa de descuento social, una tasa de interés como un indicador de la medida en que la sociedad descuenta los costos y beneficios futuros.

Como ejemplo, los investigadores citados utilizan una tasa de descuento del 7% para las inversiones en seguridad realizadas por el Department of Homeland Security (DHS) de Estados Unidos. El resultado de este estudio fue que los posibles beneficios directos de la prevención de un ataque terrorista contra las ciudades de San Francisco y Oakland, basado en un modelo construido sobre la base de los ataques en Nueva York, ascendería aproximadamente a US\$ 12,2 mil millones. El costo estimado de incremento del nivel de seguridad en esas ciudades fue de US\$ 9,6 millones. El costo total del aumento de tiempo de espera en los aeropuertos y en las carreteras como consecuencia de las nuevas medidas de seguridad se estima en US\$ 14,2 millones. En otras palabras, la suma total de los costos sería de US\$ 23,8 millones. El análisis muestra que el riesgo de un ataque terrorista debe ser de al menos dos novenas partes de 1% (0,0019) para hacer las inversiones en una mayor seguridad correspondientes a los beneficios.

A nivel de compañías, los autores Rice y Spayd optan por especificar el beneficiario directo e indirecto de los efectos secundarios de la seguridad sobre la base de los diferentes grupos de medidas de seguridad que se incluyen en muchas iniciativas de seguridad vigentes. El principal efecto es decir que hay posibilidades de que las empresas puedan continuar sus operaciones durante períodos de incidentes perturbadores. Este beneficio se logra siempre que la probabilidad de que se rompa la cadena de suministro disminuya y que la producción pueda reanudarse con mayor rapidez en los casos en que se rompa. Dependiendo del tipo de las medidas adoptadas, las empresas pueden, de acuerdo con los investigadores citados, gozar de beneficios adicionales con las inversiones para asegurar sus cadenas de suministro.

¿Quién asume los costos de una mayor seguridad?

Los analistas se preguntan ¿Hay ganadores y perdedores entre las partes involucradas en la cadena de suministro, y si es así, quienes son? La National Board Trade de Suecia ha tratado de dar respuesta a esta pregunta mediante un análisis económico acerca de

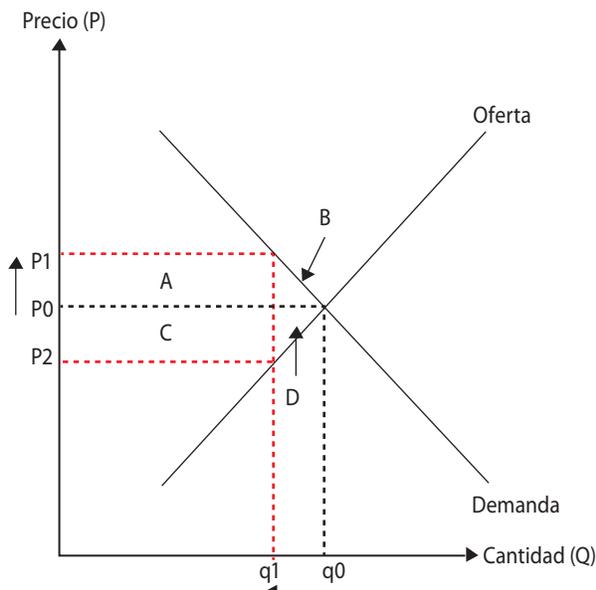


Gráfico 1. Cuando el ángulo de inclinación (elasticidad) de las líneas de la oferta y la demanda son iguales, los efectos de un cambio de precio se comparten de forma equitativa entre ambas partes.

los mecanismos que subyacen en la distribución de los costos relacionados con la seguridad para tratar de identificar a las partes que están más afectadas por estos costos.

El análisis se basa en la teoría del consumidor que incluye como variables a la oferta y la demanda así como la elasticidad en función de las variaciones del precio, es decir, al grado de la sensibilidad de estas variables ante las subidas o bajadas de los precios.

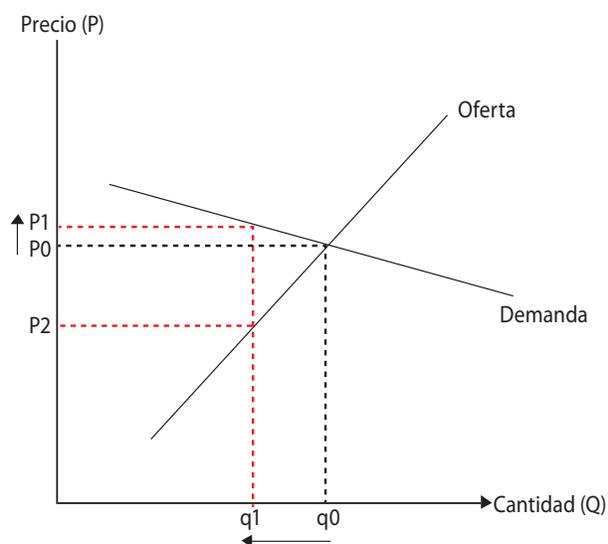


Gráfico 2. El exceso de capacidad en el transporte marítimo lleva a la alta elasticidad de la demanda, representada por el ángulo plano de la línea de demanda. Esta alta elasticidad tiene el efecto de que los productores (oferta), tienen que soportar la mayor parte de los nuevos costos.

En este sentido, cuando se introduce un costo en la producción y la distribución de un producto, en la forma de una tasa o un impuesto, el productor por lo general trata de transmitir este costo al consumidor. El problema es que, salvo en casos excepcionales, esto conduce a una reducción en la cantidad vendida. Normalmente, ante una subida de precios la oferta y la demanda comparten los costos de la tasa o impuesto. Esto puede ser equitativo si las elasticidades, el ángulo de inclinación de las líneas de la oferta y la demanda son iguales como en el caso del *gráfico 1*.

Esto sucede cuando las elasticidades de la oferta y la demanda son iguales, de tal manera que el productor y el consumidor comparten el costo en partes iguales. Pero si las elasticidades son diferentes (*ver gráfico 2*), el costo será distribuido asimétricamente. Una elasticidad relativamente baja, ya sea del productor o el consumidor, ocasiona que este asuma la mayor proporción de los costos.

Respecto a las pérdidas, en el gráfico 1 se distingue recuadros marcados con letras que corresponden a las pérdidas respectivas. Así, el área AB representa la pérdida total de beneficio por parte del consumidor del bien o servicio ante el incremento del precio. Específicamente, el área A representa la pérdida por efecto del aumento del precio y la parte B a consecuencia del menor consumo en cantidad. De modo análogo el área CD corresponde a la reducción total del beneficio de la empresa que ofrece el bien o servicio. El área C responde a la reducción del bienestar por el pago del producto y el área D a la pérdida de bienestar por la reducción en el consumo del mismo. En general, para los estudiosos del tema, el área CD se conoce también como la pérdida de peso muerto que surge de los gastos en nuevos gastos conexos en seguridad.

De hecho, esto puede ser un punto de partida de un análisis que puede hacerse para averiguar de qué manera la seguridad relacionada a los costos se distribuye entre los consumidores y los productores en los ámbitos del transporte marítimo y aéreo.

El transporte marítimo de contenedores es un sector que en los últimos años se ha caracterizado por un exceso de buques o una sobrecapacidad de las naves en comparación con el número de contenedores que necesitan ser transportados.

El exceso de capacidad en el transporte marítimo lleva a una alta elasticidad de la demanda, representada en el gráfico 2 por el ángulo casi plano u horizontal. Analizando de acuerdo a los criterios empleados para el gráfico 1, esta alta elasticidad tiene el efecto de que los productores, en este caso las compañías navieras, tienen que soportar los efectos de los nuevos costos en mayor proporción.

A pesar de que la subida de los precios afecta también a los clientes de las navieras, principalmente importadores y exportadores, se puede afirmar que ellos son los ganadores relativos y las compañías de transporte los perdedores relativos.

Cuando sucedieron los ataques contra los Estados

Unidos el 11 de septiembre de 2001, los sectores de transporte marítimo y aéreo se caracterizaban por tener exceso de capacidad. Esta situación hizo que las empresas de estos sectores no fueran capaces de enfrentar los costos que implicaron los nuevos requerimientos de seguridad.

Con la similar situación de sobre-capacidad en estos sectores actualmente, hay motivos para creer que seguirá siendo difícil para las empresas trasladar los costos a sus clientes. El estudioso alemán Heymann Eric (*"Container Shipping – Overcapacity inevitable despite increasing demand"*, Deutsche Bank Research, 2006) predijo que la capacidad disponible de los buques porta contenedores se incrementaría en aproximadamente 50% entre 2006 y 2008. Con un crecimiento estimado de 9% en el manejo de contenedores hasta el año 2015, existe el riesgo considerable de que tendrá que pasar varios años más hasta antes de que el suministro de buques portacontenedores esté en equilibrio con la demanda de transporte de contenedores.

Los costos y beneficios

Otro punto importante que debe abordarse cuando se trate de iniciativas de seguridad es la forma en que afectan a los países en desarrollo. Muchos países en desarrollo ya tienen una situación comercial difícil. Dificultad del territorio, las deficiencias en la infraestructura y las distancias considerables de los socios

Continúa sgte. página...



LIDER

LIDER SECURITY S.A.C.
LÍDERES EN SEGURIDAD



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE
CERTIFICADO BASC
PERLIM00257



SISTEMAS DE CALIDAD
ISO 9000-3883



ISO 9001

- Seguridad y Vigilancia.
- Seguridad Electrónica.
 - Cámaras CCTV.
- Alarmas y monitoreo.
- Asesoría en Seguridad.
- Estudios y Planes de Contingencia.
- Seguridad para actividades agrícolas, mineras, petroleras e industrial.

LIDER SECURITY S.A.C.
Av. Ariosto Matellini N° 443 – Chorrillos – Lima
Teléfonos: 251-7070 / 467-2288 / 719-1479 / 719-1480
Fax directo: 719-1481
E-mail: lider@lidersecurity.com.pe

www.lidersecurity.com.pe

AÑO III / 2010 - 5 Cargo SECURITY 19

Las consecuencias de la seguridad para la competencia

¿Cómo es que la competencia afecta estos costos? Incluso si el aumento de los costos de transacción es un fenómeno global, algunas partes, sectores y regiones geográficas se ven más afectados que otros. Según los autores Walkenhorst y Dihel, un aumento de la seguridad no sólo significa que los países importadores y exportadores se ven afectados, sino que también provoca un cambio en los flujos comerciales y la sustitución de bienes. En este sentido, por ejemplo, la Comisión Europea (CE) ha expresado su preocupación por el hecho de que Estados Unidos, a través del programa CSI (Container Security Initiative) está cambiando los flujos de comercio, ya que el flujo de los puertos que no cuentan con la certificación de dicho programa está siendo transferido hacia otros puertos. Los autores citan al puerto de Rotterdam como ejemplo.

Diferentes productos se ven afectados de manera diferente por la introducción de nuevos

requisitos de seguridad. El estudio deduce esto de las diferentes proporciones entre el transporte, los costos de seguros y el valor de los bienes; diferencias en el acceso a los diferentes modos de transporte; y los diferentes papeles de los bienes en la producción.

Largos tiempos de transporte también puede conducir a una situación en la que los productores de bienes agrícolas percederos no opten por enviar sus productos al exterior. Un ejemplo es el programa estadounidense Ley de Bioterrorismo de 2002. Según esta ley, una notificación adelantada se requiere para el transporte de productos alimenticios. Esto afecta en particular a determinados productos agrícolas con un ciclo corto de vida.

Una cuestión importante para las partes implicadas en el transporte aéreo y marítimo es: ¿Quién está financiando los nuevos costos: el Estado o el sector privado? Esto depende de que los modelos de control sean centralizados o no. En general, el modelo centralizado significa que una proporción rela-

tivamente grande de los costos relacionados con la seguridad tienden a ser asumidos por el Estado y una proporción menor de los aeropuertos y compañías aéreas. En el caso de EEUU el modelo aplicado es altamente centralizado en la financiación y la división de responsabilidades en la seguridad aérea, por ejemplo. Un caso diferente se da en Europa, donde las líneas aéreas y los aeropuertos han asumido la mayor parte de las responsabilidades. Por ello estos señalan que no es justo que sus contrapartes estadounidenses reciban un apoyo federal considerable, y exigen en cada país europeo que el Estado asuma una mayor proporción de los nuevos costos.

Estos mismos autores afirman que aunque América del Norte sufrirá una considerable pérdida de bienestar por los aumentos en los costos de transacción, otras regiones que son mucho más dependientes del comercio internacional, se verán más afectadas en términos relativos.

comerciales son obstáculos serios para el comercio, por lo que los costos de transporte constituyen una mayor proporción del valor de los bienes en estos países en comparación con los países más ricos. Diversos estudios afirman que los costos de transporte de los países en desarrollo son generalmente de dos a cuatro veces superiores a la de los países ricos.

Entre las características de los tiempos de transporte marítimo de los países en desarrollo se señala que estos están más lejos de los mercados de destino que de los países más ricos, lo que significa mayor tiempo de transporte. En segundo lugar, el volumen de mercancías es más pequeño, por lo que los buques deben hacer paradas en varios puertos hasta su arribo final. En tercer lugar, la frecuencia del transporte es mucho menor que para los países ricos. En este sentido, Hummels señala, por ejemplo, que los buques de Japón llegan a un puerto de EEUU cada día en promedio, mientras que los buques procedentes de África llegan cada quince días.

Además, los países en desarrollo son particularmente sensibles a los aumentos de costos derivados de las amenazas a la seguridad debido a las limitaciones presupuestarias, su gran dependencia del comercio exterior y a las inversiones, y su infraestructura obsoleta. Esto se ve agravado por una serie de problemas que son característicos de muchos países en desarrollo: frecuente recarga de mercancías, sobrecarga y cuellos de botella en los puertos que afecta los tiempos de procesamiento para alimentar los buques, complicados procedimientos aduaneros, complejos y poco transparentes requisitos administrativos que a menudo se aplican a la documentación, uso limitado de la informatización, incertidumbre con respecto a la validez o legalidad de los documentos comerciales. 

Fuente: Supply Chain Security Initiatives, Swedish Trade Procedures Council (Swepro) / Supply Chain Security Guide, The International Bank for Reconstruction and Development – The World Bank / Resúmenes ejecutivos de las obras citadas.

Además, según la Aduana de EEUU, la diferencia en costo de importación de 100 contenedores para una empresa no C-TPAT sería de US\$ 10.000 más que los costos para una empresa que sí es C-TPAT.

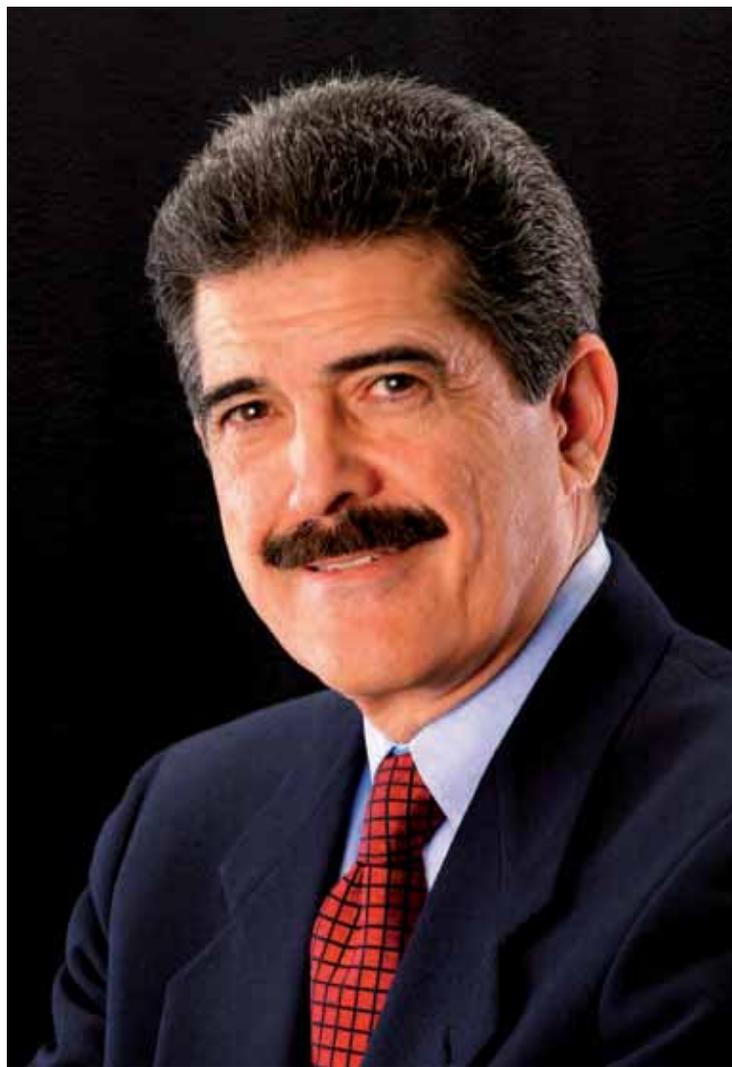
El costo promedio del control aduanero en los puertos es de **US\$ 1.000 por contenedor**

Fermín Cuza, flamante Presidente Internacional de la Organización Mundial BASC (OMB), nos brinda su importante visión sobre cuestiones relativas al trabajo de su representada en el actual panorama mundial caracterizado por la proliferación de iniciativas gubernamentales y supranacionales destinadas a asegurar las cadenas de suministro. Asimismo, nos habla sobre sus planes para el nuevo cargo que ha emprendido.

Señor Cuza, ante la proliferación internacional de iniciativas de seguridad en el comercio exterior y el incremento de medidas –tal como el control del 100% de la carga aérea por parte de Estados Unidos a partir de agosto próximo, por ejemplo- ¿Cómo observa el panorama mundial de la seguridad de la cadena de suministro?

Sin duda, el terrorismo internacional sigue creciendo e imponiendo una carga para las autoridades de control fronterizo y seguridad de la cadena de suministro. El ejemplo más reciente del terrorismo, el atentado suicida en el metro de Moscú llevado a cabo por los separatistas islámicos chechenos el 28 de marzo de 2010, provocando la muerte de 38 personas e hiriendo a otras 68.

Por supuesto, un mayor control del tráfico fronterizo afecta naturalmente a las corrientes comerciales y se requiere incluso de mayores niveles de cooperación entre el sector privado y las administraciones aduaneras con el fin de garantizar que una mayor seguridad no impida el flujo del comercio legítimo. Como resultado, los programas de la cadena de suministro internacional de seguridad, tales como BASC, C-TPAT (Customs – Trade Partnership Against Terrorism) y la OEA (Operador Económico Autorizado) son ahora más importantes que nunca.



Fermín Cuza, Presidente Internacional de la Organización Mundial BASC (OMB).

¿Cómo observa la posición del empresariado internacional frente a esta situación? Como usted sabe, ellos reclaman que los mayores controles de seguridad a la carga implican mayores costos para las empresas exportadoras, importadoras y de los servicios logísticos porque necesitan implementar programas de seguridad en sus operaciones.

Continúa sgte. página...

Sin embargo, los gobiernos que promueven programas de seguridad sostienen que ello es inevitable y se pueden minimizar los costos elevando la eficiencia operativa.

Las empresas dedicadas al comercio transfronterizo deben aceptar la premisa fundamental de que para tener éxito en el entorno comercial mundial de hoy, deben integrar la seguridad en su estrategia de gestión de la logística.

Invertir en tecnología, mejorar los procesos de seguridad y los programas de suministro seguro. Asimismo, proporcionar formación sobre seguridad al personal ya no es una opción, sino más bien es un costo necesario para hacer negocios. La participación en un programa internacionalmente reconocido de seguridad de la cadena de suministro, tales como BASC y la OEA, respaldado por un apoyo claro de la alta dirección, es la mejor manera de reducir los retrasos en las aduanas y fronteras así como para reducir las pérdidas de carga debido a robo, reduciendo así los costos generales de hacer negocios a nivel internacional.

En el reciente seminario anual del C-TPAT realizado los días 17 y 18 de marzo en Anaheim, California, la aduana de Estados Unidos informó que el costo promedio del control aduanero en los puertos marítimos es de US\$ 1.000,00 por contenedor. Dado que la tasa de exámenes para los cargadores no certificados por C-TPAT es, en promedio, de 13 inspecciones por cada 100 importaciones, en comparación a 03 por cada 100 importaciones para los cargadores C-TPAT, la diferencia en costo de importación de cien contenedores para una empresa no C-TPAT sería de US\$ 10.000,00 más que los costos a una empresa certificada. Usando una tasa de 1.000 contenedores, la diferencia en costos aumentaría a US\$ 100.000,00.

Seguramente usted viene bosquejando su plan de acción para la Organización Mundial BASC.

Como nuevo Presidente Internacional mi misión principal es promover el crecimiento de BASC a nivel internacional, trabajando en asociación con organizaciones del sector privado, así como las administraciones aduaneras, incluyendo entidades clave como la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y la agencia de Aduanas y Protección de Fronteras de Estados Unidos (CBP por sus siglas en inglés), con los cuales históricamente hemos mantenido excelentes relaciones. Sin embargo, con el fin de trabajar más eficazmente con las aduanas, debo asegurarme también de escuchar las preocupaciones de los capítulos BASC y de las empresas, para que yo pueda estar en mejores condiciones para representar sus puntos de vista en mis actividades internacionales.

Una de esas cuestiones es el programa OEA (Operadores Económicos Autorizados) y su efecto sobre el crecimiento de BASC en los países donde se adoptó este programa OEA. En primer lugar, creo que ambos programas son compatibles y complementarios. Nuestra fuerza en BASC radica en las auditorías y el mantenimiento de las medidas de seguridad que sólo BASC puede proporcionar.

Esta fuerza la conocen bien las empresas BASC que han estado en el programa muchos años y tienen experiencia con el C-TPAT al igual que con BASC. Durante mi reciente visita al Capítulo BASC Occidente en Guadalajara, México, en reuniones con gerentes de la empresa IBM, tuve oportunidad de escucharlos abordar esta cuestión y expresar la opinión de que BASC, por razón de las auditorías anuales, puede ayudar mejor que C-TPAT u OEA a asegurar que las empresas mantengan sus procedimientos y prácticas de seguridad.

También creo que el programa OEA proporcionará importantes beneficios recíprocos para nuestros miembros del BASC alcanzables sólo a través de acuerdos Aduanas-Aduanas inherentes al proceso de OEA. En ese sentido, me comprometo a trabajar con diligencia con

la Organización Mundial de Aduanas (OMA) para garantizar que las autoridades aduaneras nacionales trabajen en estrecha colaboración con los capítulos BASC para implementar el OEA en sus respectivos países.

Como alguien que está involucrado con BASC desde el principio, estoy muy orgulloso de su crecimiento, especialmente con empresas pequeñas y medianas que operan en las regiones en desarrollo del mundo. Estas empresas se enfrentan a riesgos cada vez más altos todos los días en sus actividades de comercio legítimo, debido a las drogas, contrabando de armas y actividades de lavado de dinero en las cadenas de suministro de sus países.

¿Cuáles son las directrices de su plan y cuales los objetivos que busca lograr durante su periodo de gestión?

Uno de mis objetivos es promover agresivamente las normas de seguridad en la cadena de suministro entre las pequeñas empresas de las regiones en desarrollo del mundo, con el fin de que puedan competir en el mercado global y contribuir a la prosperidad económica de sus regiones.

También creo que BASC puede ayudar a la facilitación del comercio global al proporcionar ayuda al desarrollo de la capacidad de las administraciones aduaneras en las Américas. Nuestro centro de formación en seguridad de la cadena de suministro internacional (CICAB), dirigido por el excelente trabajo de su director, Carlos E. Farfán, está proporcionando formación y entrenamiento en cadena de suministro seguro a cientos de funcionarios de leyes y de aduanas a través del mundo. Creo que nuestros recursos mediante CICAB pueden ayudar a las empresas y las administraciones aduaneras enfrentar retos similares para implementar estándares de seguridad en la cadena de suministro y desarrollar programas de formación de auditores en sus regiones.

Además, creo que la presencia de nuestras 2.500 empresas en 13 países y de nuestra historia y experiencia en seguridad de la cadena de suministro, puede ofrecer a la OMA y sus administraciones aduaneras una amplia base de empresas dispuestas a participar en proyectos piloto regionales con las autoridades aduaneras, para poner a prueba el programa OEA en las Américas.

Para resumir, creo que nuestra fuerte presencia y el éxito que hemos logrado en las Américas, una región que enfrenta dificultades políticas, económicas y en cuestiones aduaneras, puede servir como ejemplo para el mundo de cómo las aduanas y las empresas pueden trabajar juntos para facilitar el comercio, garantizando al mismo tiempo la seguridad de las fronteras. Me comprometo a trabajar arduamente y trabajar en estrecha colaboración con las entidades aduanales al nivel global para promover estos objetivos.

Uno de los programas de seguridad más importantes para la región latinoamericana es el C-TPAT de Estados Unidos, el mismo que también tiene una mayor afinidad con BASC, tanto así que existe un Acuerdo de Homologación de estándares de seguridad entre ambas instituciones. ¿Cuál es su comentario al respecto?

En primer lugar, nuestras relaciones con el C-TPAT son excelentes. Sin embargo, dado que somos una organización del sector privado que trata con una entidad del gobierno estadounidense enfocado en la seguridad, creo que es importante destacar que siempre debemos permanecer vigilantes y adherirnos a los más altos estándares de transparencia e integridad en todas nuestras actividades, a fin de preservar nuestra estrecha y continua relación de trabajo con la Aduana de Estados Unidos (Customs and Border Protection)

Dicho esto, creo que la armonización de los criterios de seguridad

entre BASC y C-TPAT fue uno de los hitos más importantes en nuestras relaciones, ayudando a la posición de BASC como aliado para las empresas C-TPAT al momento de elegir socios de negocio seguros.

¿Cómo funciona el enlace institucional entre ambas organizaciones?

Como otro ejemplo de nuestra estrecha relación de trabajo, Carlos Ochoa, nuestro principal contacto en el C-TPAT en Washington, se ha reunido con los representantes de BASC en tres ocasiones ya este año, incluyendo reuniones con la junta directiva de BASC Colombia y miembros del Capítulo en Cartagena en enero y la asistencia a la reunión anual de la Asamblea General de BASC en Miami en marzo pasado. El señor Ochoa se reunió también con representantes de BASC en el reciente seminario anual del C-TPAT desarrollado en Anaheim, California, incluyendo entre ellos

a Alejandro Uribe, gerente general de la Organización Mundial BASC (OMB), quien fue invitado a asistir como invitado de la CBP.

C-TPAT también está trabajando estrechamente con los capítulos BASC Occidente y BASC Ciudad de México en el desarrollo de México Highway Risk Assessment, un proyecto diseñado para identificar las paradas de alto riesgo a lo largo del corredor Guadalajara-Nuevo Laredo, uno de los más activos en el país.

Además, a finales de este año, Carlos Ochoa participará en una auditoría BASC a nuestro proceso de auditoría. Como Fernando Creixell, director de Lockton, Inc. y presidente del Capítulo BASC de la Ciudad de México, me dijo hace poco: “el mejor valor añadido de los beneficios BASC, es una buena auditoría”. Estoy seguro de que Carlos Ochoa estará de acuerdo después de su participación en una auditoría BASC a finales de este año. 



Cortesía: US CBP

Los programas de seguridad son analizados por las Naciones Unidas

El supply chain security visto por la UNCTAD

En la reciente edición de su publicación *Review of Maritime Transport 2009*, la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD por sus siglas en inglés), aborda por primera vez el tema del supply chain security (SCS) como uno de los factores más influyentes del movimiento marítimo mundial.

Como se sabe, esta publicación anual preparada por la secretaría de la UNCTAD, contiene un análisis exhaustivo del comportamiento del transporte marítimo y sus servicios complementarios en el mercado mundial. Sobre la base

de estadísticas oficiales y el recuento de los hechos trascendentales, la organización establece la ruta de la evolución de esta importante actividad económica y, como resultado, establece los cambios estructurales y cíclicos que afectan al comercio y el transporte, especialmente en las economías en desarrollo.

En la edición 2009 de dicho informe, el SCS es abordado en el subcapítulo titulado "Otras Normas y Regulaciones que Afectaron el Transporte" el mismo que se inicia con la revisión de la piratería y el robo a mano armada contra los barcos. Posteriormente aborda la revisión de los recientes acontecimientos relativos al transporte marítimo y el supply chain security, lo cual es iniciado con un recuento del Marco Normativo SAFE de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) en el que se señala que este instrumento, adoptado por dicha organización en junio de 2005, ya contaba hasta mayo de 2009 con 156 países (a enero de 2010 son 159 países) que habían expresado su intención de implementarlo.

Resalta el informe que uno de los aspectos integrales de la relación aduana y red de

empresas es la normativa prevista en el Operador Económico Autorizado (OEA) la cual permite, con una serie de criterios y disposiciones, avanzar en el aseguramiento de la cadena de suministro. Luego hace referencia al programa *Secure Trade in the APEC Region (STAR)* establecido desde el 2003 por la Asia Pacific Economic Cooperation (APEC) para discutir temas de seguridad para el transporte y los viajes. Al respecto, se menciona que en un plan de acción adoptado por los países miembros de la APEC en el contexto del STAR, recomiendan a las compañías, de acuerdo a sus necesidades, cumplir con las medidas de seguridad y con los estándares y requerimientos establecidos por organismos como la Organización Mundial de Comercio (OMC), Organización Marítima Internacional (OMI), Organización Internacional para la Estandarización (ISO por sus siglas en inglés), y otras similares.

Además se hace notar que algunos países miembros de APEC, mayormente aquellos desarrollados, tienen listos sus propios programas de asociaciones similares a la OEA, de conformidad con el Marco Normativo SAFE. Sin embargo, al parecer, a diferencia de la Unión Europea (UE) que cuenta con la certificación de los OEA, los países asiáticos aun no cuentan con esta formalización hasta ahora.

Respecto a este programa, el informe revela que de acuerdo a información de la OMC, al 30 de setiembre de 2009, además de los 27 miembros de la UE, 11 países adicionales tenían operativo el programa OEA y en otros seis estados tal vez podrían ser lanzados.

El informe reflexiona también sobre los riesgos de que todas las



Cortesía: US CBP

aduanas de los países de la OMA puedan implementar en su totalidad el Marco Normativo SAFE, pues ello podría ser un riesgo para los países en desarrollo que carecen de infraestructura y capacidad de administración, pues podrían no poder cumplir con todos los requerimientos relativos a las medidas de seguridad y que su acceso a los mercados globales pueden afectar negativamente los resultados. En este contexto, la OMA ha lanzado el Programa Columbus para estos países con la finalidad de apoyar sus capacidades de gestión para implementar el Marco Normativo SAFE.

Unión Europea

A nivel de la UE, la regulación (EC) No. 1875/2006 fue adoptado en diciembre de 2006 introduciendo un número de medidas para incrementar la seguridad de embarcaciones que entran y salen de dicha zona así como para implementar la regulación (EC) No. 648/2005 el cual fue dado primero introduciendo el concepto del OEA al interior del Código de Aduanas de la UE. Según la página Web de la Comisión Europea, a octubre de 2009 un total de 3.433 solicitudes fueron aplicadas y un total de 1.643 certificados fueron emitidos. Adicionalmente, tal como está establecido en la regulación (EC) No. 312/2009, y para establecer un único sistema de registro e identificación para los operadores económicos en la UE, cualquier operador establecido en la zona, a partir de 1 de julio 2009 contar con un número de registro e identificación válido (EORI). Los operadores establecidos fuera de la UE tendrán que contar con un número EORI si presentan una declaración de aduanas.

La UE está en proceso de lograr acuerdos de mutuo reconocimiento con programas similares a la OEA en países con los que tiene importante relación comercial. En este sentido, en 2007 inició las negociaciones con Estados Unidos para un reconocimiento mutuo entre la OEA y el C-TPAT. Este acuerdo podría cubrir el 40% del comercio global y puede

sentar un precedente para ayudar a proveer los beneficios de la seguridad de la cadena de suministro y la facilitación del comercio global.

Notificación electrónica adelantada de la carga

Otra medida estipulada en la regulación (EC) No. 1875/2006 es el requerimiento obligatorio de la notificación adelantada de los bienes puesto dentro o fuera del territorio aduanero de la Unión Europea. También conocido como "Régimen de declaración adelantada de la carga", el esquema, el cual corresponde en parte a la "Regla de 24 Horas" de los Estados Unidos establecido en 2002, requiere que el manifiesto de carga sea enviada a las autoridades antes de 24 horas del embarque. Este requerimiento debía ser obligatorio a partir de julio de 2009, pero en abril del mismo año, la Comisión Europea adoptó la regulación (EC) No. 273/2009 introduciendo una derogación temporal de 18 meses hasta diciembre de 2010.

Cabe anotar aquí que requerimientos adicionales de notificación de la carga fueron establecidos por Estados Unidos a finales de 2008 mediante la medida provisional conocida como "Regla del 10+2". Esta regla fue previsto para entrar en efecto en enero de 2009, pero su cumplimiento fue pospuesto por 12 meses teniendo en cuenta las dificultades que los importadores pueden enfrentar para mejorar sus sistemas.

Parece que China también ha relajado la implementación de su requerimiento de notificación con 24 horas de anticipación, el cual supuestamente debía entrar en vigor en enero de 2009. De acuerdo a la prensa, una postergación informal de unos 3 a 6 meses sin penalidades fue ofrecida, obedeciendo también a la necesidad de revisar los sistemas para un eventual cumplimiento.

Organización Marítima Internacional

Respecto a esta organización el documento señala que está

activamente envuelta en el campo de la seguridad marítima como un componente clave en la lucha global contra el terrorismo y en mantener la seguridad del transporte marítimo en la cadena de suministro. En este sentido destaca los resultados de las reuniones que realiza el Comité de Seguridad Marítima de la OMI y de las decisiones que se desprenden de ellas, las cuales tienen efecto internacional y han demostrado resultados satisfactorios.

Organización Internacional para la Estandarización

En relación a la International Organization Standardization (ISO), el informe dice que la serie ISO/PAS 28000 de la estandarización internacional especifica los requerimientos para los sistemas de manejo de la seguridad en la cadena de suministro. Señala que durante el 2008 continuaron los trabajos para desarrollar los estándares de esta serie.

Naciones Unidas

En el informe, la UNCTAD llama la atención sobre la necesidad de señalar que de conformidad con las resoluciones de la Asamblea General 61/222 y 62/215, la novena reunión de las Naciones Unidas sobre el Proceso Consultivo Informal sobre Océanos y el Derecho del Mar, celebrada en Nueva York en junio de 2008, se centró sus debates en el ámbito del cuidado y la seguridad marítima. Los participantes en la reunión coincidieron en que la seguridad marítima es esencial para el rol de los océanos y los mares en la promoción de los derechos económicos, sociales y ambientales como pilares del desarrollo sostenible.

Asimismo, se acordó que la naturaleza global de las amenazas y los desafíos a la seguridad y la protección de los océanos sólo podría abordarse de manera eficaz mediante la cooperación internacional y la coordinación. 

Fuente: Review of Maritime Transport 2009 / UNCTAD.

¿Es su cadena de suministro políticamente sólida?

Los mercados emergentes de Asia, Europa y Latinoamérica son cada vez más importantes para las cadenas de suministro globales; no sólo ofrecen costos más bajos de contratación sino una base próspera de clientes. Sin embargo, junto con estas oportunidades existen varios desafíos en la cadena de suministros que incluyen desde una infraestructura pobre y altos niveles de corrupción, hasta las barreras culturales. A medida que las operaciones se consolidan en estas regiones, los profesionales de las cadenas de suministro continuamente deben tener en cuenta otro desafío al que necesitan adaptarse: la política. Como lo demuestra la investigación del Centro Latinoamericano de Innovación en Logística (CLI), hay que estar preparado para la turbulencia política.

En marzo de 2008, una disputa diplomática entre Ecuador y Colombia creó caos total en las cadenas de suministro regionales. Se cerraron las fronteras entre Colombia, Venezuela y Ecuador, lo cual paralizó el tráfico de camiones entre los países; y la amenaza para las inversiones extranjeras y las restricciones en el flujo financiero impidieron los pagos entre los socios de las cadenas de suministro. El costo de la interrupción fue significativo dado que Venezuela y Colombia son grandes socios comerciales y las redes de distribución en la región usualmente abarcan los diversos países andinos. ¿Estaban preparadas las cadenas de suministro regionales para esta interrupción?

En realidad, no. La estrategia de la cadena de suministro en Latinoamérica ha sido reducir los inventarios, consolidar operaciones de producción en un país, y trasladar productos en toda la región. Este

enfoque se ha utilizado durante décadas en los EE. UU. y Europa. Desde la perspectiva del diseño de las cadenas de suministro, la metodología tiene sentido porque permite aumentar el margen gracias a las economías de escala en la fabricación al igual que hace más rentable servir a pequeños mercados regionales. Además, se justifica con la estabilidad económica y la integración comercial que ha sido una característica de la región latinoamericana durante más de una década. Sin embargo, en los últimos cinco años, el medio ambiente político de la región ha cambiado, y las cadenas de suministro no se han adaptado al mismo ritmo.

“Notamos que no todas las compañías fueron afectadas de la misma manera”, explicó Isabel Agudelo, Miembro del Equipo Ejecutivo del CLI. “Algunas pudieron reaccionar rápidamente a la agitación política, y el flujo de sus cadenas de suministro se vio menos afectado”. Investigaciones actuales en CLI demuestran que las compañías líderes se adaptaron muy bien a los efectos políticos sobre las cadenas de suministro. “Los ejecutivos que se han contratado para operar en estos mercados emergentes están muy conscientes de algunas de las sutilezas de la dinámica local y actuaron tan pronto como surgieron las primeras señales de problemas”, agregó Agudelo. Estas respuestas son congruentes con el trabajo del Profesor Yossi Sheffi, Director del Centro de Transporte y Logística del MIT (MIT Center for Transportation & Logistics, MIT-CTL), que muestra cómo la cultura política es un aspecto importante de la entereza de las cadenas de suministro.

Pero valorar y mitigar los riesgos políticos es aún un ejercicio muy informal en las compañías. “Incor-

porar el riesgo político no es algo que se hace en forma rutinaria en la toma de decisiones en la cadena de suministro”, dijo el Dr. Edgar Blanco, que dirige una iniciativa de investigación sobre la Innovación en la Cadena de Suministros en los Mercados Emergentes (Supply Chain Innovation in Emerging Markets) en el MIT-CTL. “Las incertidumbres institucionales constituyen un tema común en los mercados emergentes y no todas las organizaciones están habituadas a tratar con eso”, agregó. “Las primeras reacciones tienden a aislar estos mercados desistiendo o agregando intermediarios mediante la fabricación o la acumulación de inventario. Algunas veces éstas son estrategias sólidas, pero con mucha frecuencia, son propuestas onerosas, especialmente dadas las presiones de los costos que son comunes en los mercados emergentes.”

Esta conducta es consecuencia de una falta de comprensión de los riesgos políticos en las cadenas de suministro. No está claro cómo medir este tipo de riesgo, con qué frecuencia se debería revisar y cómo incorporarlo en la toma de decisiones en la cadena de suministro. El trabajo conjunto de MIT-CTL y CLI ampliará el conocimiento sobre la medición del riesgo de las cadenas de suministro, por motivos políticos o de otra índole.

Mientras tanto, “se deben establecer sólidas relaciones locales cuando se maneja el riesgo en los mercados emergentes, especialmente si se quiere anticipar a la marea política. Y estas relaciones no se construyen de la noche a la mañana, deberían ser parte de una estrategia consciente de la cadena de suministros”, expresó Blanco. 

Fuente: Publicado con la autorización del Centro Latinoamericano de Innovación en Logística (CLI).

El robo interno en las empresas

Escribe: Carlos Barba Daza, Poligrafista
APA - ALP - APPP / Consultores BRM Asociados.

La siguiente cita, correspondiente al Informe Global sobre Fraudes 2009 realizado por la empresa Kroll, puede configurar el problema de las actividades ilícitas que experimentan las empresas en medio de un escenario caracterizado por los efectos de una crisis económica mundial.

“...La recesión ha incrementado los riesgos. Un caso específico podría ser la limitación de pagos ocasionada por los ingresos más bajos, que ha constituido un motivo de fraude y tal vez hasta haya motivado a los empleados a cometerlo, pero la forma en que se conjugan estas tendencias contrapuestas tiene una notable variación en cada sector. Los sectores más cercanos al origen de la crisis, en particular los servicios financieros y profesionales, han sufrido un aumento en la incidencia y dimensión del fraude. Aquellos para quienes la noticia principal en materia económica ha sido una caída pronunciada en las ventas y por lo tanto, en la actividad de sus negocios, como los sectores de la construcción y los recursos naturales, han experimentado un notable descenso. En todo el ámbito económico, las dos tendencias se anulan entre sí notablemente. La incidencia de fraude es casi idéntica a la mostrada en la encuesta realizada el año pasado y la pérdida promedio por compañía se elevó ligeramente en la nueva encuesta, de US\$8,2 millones a US\$8,8 millones...”.

Muchas veces en situaciones de recesión se evidencia un incremento en el índice de fraude interno, quizás esta vez sucedió lo contrario, pero lo que sí sufrió un incremento fue el índice de detecciones de fraude, que no siempre significa lo mismo. La encuesta realizada por The Economist Intelligence Unit para Kroll arroja los siguientes datos:

En este contexto, muchas empresas, en el ámbito del fraude interno, asumen el costo del robo de sus empleados, sin considerar que existen formas efectivas de minimizarlo. Este tipo de conductas generan anualmente enormes pérdidas en las empresas, debido principalmente a: robo de por

parte de los empleados, rotación laboral, accidentes laborales, ausentismo o sabotaje.

Actualmente, las empresas, sin importar el rubro, pierden aproximadamente el 3% de las ventas totales netas anualmente como producto de una merma desconocida, la cual considera el robo por parte de los empleados como de los clientes; así como por errores administrativos.

Por otro lado, muchas empresas consideran que las conductas deshonestas al interior de una organización son prácticamente imposibles de controlar y asumen dichas pérdidas como costos administrativos, traspasando esos costos a los clientes. Si bien es cierto que es una solución corriente, en la actualidad existen formas de enfrentar este tipo de conductas, así como herramientas específicas que abordan el tema de cómo reducirlo.

De igual forma, estos temas han sido ampliamente estudiados y abordados, así como los elementos que condicionan el robo interno, existiendo consenso en la explicación del robo de empleados a través del Triángulo del Robo, el cual se compone de tres elementos básicos a la hora de hablar de robo de empleados: Oportunidad, Necesidad y Racionalización de la Conducta.

- *Oportunidad*. La oportunidad subjetiva es la

¿Cuál es de los siguientes tipos de ilícitos ha sufrido su compañía en los tres últimos años?

Encuesta de:	2009	2008
Por lo menos un fraude	85%	86%
Robo de activos físicos o inventario	38%	37%
Robo o pérdida de información, o ataque a ésta	25%	27%
Conflicto de intereses en la dirección	23%	26%
Malversación financiera	21%	22%
Incumplimiento normativo	21%	25%
Fraude de adquisiciones, proveedores o vendedores	20%	18%
Corrupción y soborno	19%	20%
Fraude o robo financiero interno	18%	19%
Robo de propiedad intelectual, piratería o falsificación	14%	16%
Lavado de dinero	5%	4%

Fuente: Kroll - Informe Global sobre Fraudes 2009.

Continúa sgte. página...



percepción de realizar un acto deshonesto sin miedo a ser descubierto, mientras que la oportunidad objetiva es la probabilidad real de realizar un acto deshonesto sin ser descubierto. La oportunidad es necesaria para la ocurrencia del robo. De hecho, gran parte de las medidas de reducción del mismo tienden a reducir la oportunidad a través de cámaras de seguridad, vigilantes y diversos controles. Lamentablemente, los hechos nos han demostrado que el empleado deshonesto siempre buscará y encontrará formas de violar los sistemas de seguridad, ya sea a través del establecimiento de redes delincuenciales o bien, conociendo y evadiendo los distintos controles.

- **Necesidad.** La necesidad se define como una sensación de carencia, sensación que puede ser física, psicológica, social o individual, que tienen todos los seres humanos independientemente de su raza, cultura, etc., pero que se satisfacen de diferente manera. El empleado deshonesto justifica su actuar a través de la necesidad existente por el producto sustraído, explicado en necesidades económicas apremiantes. Sin embargo, la experiencia ha mostrado que la necesidad por dichos productos es más emocional que real en el sentido que los productos que muchas veces se hurtan, son los últimos productos tecnológicos o modas del momento, no siendo productos de primera necesidad. Por otro lado, si las necesidades explicaran el hurto, podríamos afirmar que todos los sectores socioeconómicos de menores ingresos buscarían formas ilícitas de conseguir ingresos y no es así, ya que muchos empleados honestos frente a apremios económicos se esfuerzan el doble buscando un segundo trabajo, buscando formas honestas de aumentar sus ingresos.
- **Racionalización.** La racionalización de la conducta se entiende como un proceso psicológico de los empleados a través del cual justifican su conducta racionalizándola para hacerla

aceptable para sí mismo y frente a los demás. Partiendo que todo empleado conoce perfectamente el daño que provoca y lo inadecuado de su conducta, debe recurrir a procesos de justificación para poder enfrentar tal situación y entenderla como normal. Las racionalizaciones regulares son las siguientes:

- “La empresa gana demasiado”, “lo que tomo es insignificante”.
- “Todos lo hacen, es algo normal llevarse cosas de la empresa”.
- “Nos pagan muy poco”, “tenemos que arreglar nuestro salario”, “es hacer justicia”.
- “Lo necesito, la empresa no”, “Me explotan en esta empresa, es una forma de justicia”.

Para hacer frente al robo por parte de los empleados, las empresas comúnmente invierten enormes sumas de dinero para reducir la oportunidad de ocurrencia del robo a través de sistemas de cámaras de seguridad y vigilantes, no obstante está demostrado que todos los empleados disponen de oportunidades para involucrarse en estas conductas, sin embargo algunos lo hacen y otros definitivamente no, independiente de la oportunidad.

Según cifras internacionales, el 90% de los trabajadores ha estado involucrado en conductas deshonestas, por ejemplo, en una empresa normal, el 25% de los empleados roba habitualmente, otro 25% no robará bajo ningún concepto y el 50% restante robará si tiene la oportunidad de hacerlo. (Bryan Hylans, ex inspector general del Ministerio de Trabajo de EEUU).

En este contexto, es importante considerar que una característica particular del robo por parte de los empleados, es que las empresas ignoran su ocurrencia, razón por la cual el establecimiento de canales de comunicación internos, por ejemplo anónimos, permitirían que la gerencia reciba información, muchas veces neutralizada por mandos medios. En otras palabras, la gerencia debe preocuparse de facilitar los canales de comunicación, a través de los cuales los empleados honestos puedan proveer de información relevante, considerando su situación de frustración permanente al recibir una actitud de desconfianza por parte de la empresa (cámaras, sistemas de control, etc.).

Una solución esencial frente al problema es establecer los controles adecuados antes de contratar al empleado deshonesto. En este contexto, las Evaluaciones Poligráficas de Rutina se perfilan como una herramienta eficaz de control interno, además de ser indudablemente un elemento disuasivo al interior de la empresa y en la mente de sus empleados. El uso de herramientas válidas y confiables de selección de personal, como las Evaluaciones Poligráficas de Pre-empleo, evidencian la honestidad en los postulantes siendo una medida de alta rentabilidad atendiendo a la gravedad del problema, y por otra a la sencillez de su utilización.

Nuevo Consejo Directivo de BASC PERÚ

Después de ser elegido en diciembre pasado, el nuevo Consejo Directivo de BASC PERÚ se encuentra actualmente en

plenas funciones hasta el 2011 cuando culminará su periodo de dos años. El máximo representante de la asociación es María

del Carmen Masías Guzmán, contadora de profesión, poseedora de un Máster en Negocios Internacionales (MBA) y 13 años de gestión gerencial en compañías transnacionales.

La Sra. Masías reemplaza en el cargo a Raúl Saldías Haettenschweiler quién presidió BASC PERÚ durante el periodo 2008 – 2009. Cabe señalar que la flamante Presidenta ha venido participando como Directora Tesorera de la organización en representación de la Asociación Marítima del Perú (ASMARPE), gremio en el que es miembro de su Directorio.

CONSEJO DIRECTIVO BASC PERÚ (2010 – 2011)

CARGO	GREMIO	DIRECTOR
Presidente del Directorio	Asociación Marítima del Perú - ASMARPE	María del Carmen Masías Guzmán
Vicepresidente	Asociación Peruana de Operadores Portuarios - ASPPOR	Lorenzo L. Morandi Cadei
Secretario	Asociación de Exportadores - ADEX	José Letts Romero
Director - Tesorero	Sociedad Nacional de Industrias - SNI	Mateo Balarín Benavides
Vocal	Sociedad de Comercio Exterior - COMEX	Patricia Siles Álvarez
Vocal	Cámara de Comercio Americana del Perú - AMCHAM	Aldo Defilippi Traverso
Director	Cámara de Comercio de Lima - CCL	Juan A. Morales Bermúdez
Director	Consejo Nacional de Usuarios de Distribución Física Internacional de Mercancías - CONUDFI	Armando Grados Mogrovejo
Director	Asociación Peruana de Agentes Marítimos - APAM	Eduardo Amorrotu Velayos
Director	Instituto Peruano de Espárragos y Hortalizas - IPEH	Leylha Rebaza García
Director	Asociación de Servicios Aeroportuarios Privados - ASAEP	Fernando Raventos Marcos
Director	Asociación de Agentes de Aduana del Perú - AAP	Luis Olivares Pflücker
Past President	BASC PERÚ	Raúl Saldías Haettenschweiler

Nuevas empresas con certificación BASC

El 24 de febrero pasado, BASC PERÚ realizó la entrega del Certificado BASC a 21 empresas que por primera vez obtienen la importante certificación que les permite hacer frente a diversos ilícitos, tales como: el contrabando, el tráfico de drogas, el sabotaje, el lavado de activos, prevención contra amenazas de terrorismo internacional, entre otros. Asimismo, otras 158 compañías obtuvieron la renovación anual de dicha certificación sobre la base del mejoramiento continuo de sus políticas de seguridad bajo el marco del Sistema de Gestión en Control y Seguridad BASC.

El principal beneficio para las empresas certificadas es la obtención de una mayor confianza por parte de las autoridades aduaneras y policiales de Estados Unidos, principal mercado comercial del país, respecto a que la empresa exportadora peruana representa una compañía que ha logrado reducir drásticamente las amenazas de actividades ilícitas

que pueden afectar la seguridad del país norteamericano. Con esta condición, la empresa peruana también disminuye el riesgo de demoras, incautaciones y penalidades que podría experimentar cuando exporta a Estados Unidos.

Nuevas empresas certificadas

Las nuevas empresas que ahora forman parte de la cadena de comercio exterior seguro son: Empresa Nacional de Puertos (ENAPU) S.A.; las exportadoras Pesquera Tierra Colorado S.A.C. y Sociedad Agrícola Virú S.A.; terminal de almacenamiento marítimo UNIMAR S.A.; las agencias de aduanas DHL Express Aduanas Perú, Boxpool, Crane Worldwide, y Orbis; agencia marítima Cosmos; las agencias de carga Crane Worldwide Logistics Perú, Maritime Logistics del Perú S.A., Taiwan Trade Import S.A.C., YRC Logistics INC S.R.L.; las empresas de seguridad Boxer Security S.A., Grupo Vicmer Security S.A.C., National Enterprise of Security S.A., Protección & Seguridad Garfías S.A.C., Security Zak S.A.,

Servicio de Seguridad y Vigilancia Rafael S.A.C.



Las empresas recibieron la certificación BASC de manos de la presidenta de BASC PERÚ, María del Carmen Masías.

En el Perú BASC destaca entre las principales tres certificaciones de calidad

El Grupo de Opinión Pública de la Universidad de Lima elabora periódicamente su Barómetro Empresarial para obtener información sobre la opinión de los líderes empresariales en relación a temas políticos, económicos, empresariales e institucionales.

En su XI edición, realizada en noviembre de 2009, los resultados del documento se obtuvieron sobre la encuesta a un universo de mil presidentes de directorio. La muestra final fue de 151 presidentes de directorio quienes respondieron 86 preguntas específicas.

Frente a la pregunta si la empresa cuenta con una certificación internacional de calidad, el 49% de ellos respondió positivamente, de los cuales frente a la interrogante referida al tipo de certificado de calidad que posee la empresa, el 23% citó a BASC (las

respuestas podían ser múltiples). Esto ubica a la certificación BASC en el tercer lugar de las certificaciones de calidad que poseen las empresas en el Perú, después del ISO9001 (primer lugar con el 58,1%) y el HACCP (segundo lugar con el 29,7%). Es de notar que BASC aparece en esta encuesta anual recién a partir del 2007.

Fuente: Barómetro Empresarial, Universidad de Lima.



Asamblea General Ordinaria de BASC mundial

En el marco de la Asamblea General Ordinaria de la Organización Mundial BASC (OMB), los días 9 y 10 de marzo pasado se reunieron en la ciudad de Miami, Estados Unidos, los representantes de los Capítulos BASC Nacionales y Regionales de la organización. En representación de BASC PERÚ asistieron María del Carmen Macías, flamante presidenta y Raúl Saldías, past president y actual miembro de la Junta Directiva de la OMB.

En calidad de invitado especial participó Carlos Ochoa, gerente del programa Customs – Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT), quien durante su intervención realizó un recuento de los acontecimientos y logros del año 2009 de su despacho en el C-TPAT así como de la Aduana de los Estados Unidos.

Asimismo, en el encuentro se hizo la presentación oficial de Fermín Cuza, flamante Presidente Internacional de la OMB desde enero pasado, cuando su antecesora, Mayra Hernández de Cavellier, le hizo entrega del cargo.



BASC en la Organización Mundial de Aduanas

En el marco de la reunión del Grupo Consultivo del Sector Privado de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) realizado en diciembre pasado, la Organización Mundial BASC (OMB) presentó un informe en el encuentro de la Comisión de Políticas de la OMA, el cual comprendió un resumen de los proyectos presentados al Banco Mundial (BM) para facilitar la consecución de recursos financieros y de expertos. Los proyectos presentados están enfocados, entre otros temas, al fortalecimiento interno y expansión

del BASC en Latinoamérica; la facilitación e implementación del Operador Económico Autorizado (OEA); el fortalecimiento de una plataforma de capacitación, entrenamiento y comunicaciones. Igualmente se presentó a BASC como una plataforma para la implementación del Marco Normativo de la OMA y del OEA, particularmente en América Latina y el Caribe. El BM ha informado que los proyectos han tenido una gran acogida por lo que habrá de hacer un seguimiento durante este año con el fin de hacerlos realidad.

EE.UU. reconoce esfuerzos por asegurar el comercio peruano

El Embajador de los Estados Unidos en el Perú, P. Michael McKinley, señaló durante su participación en el seminario internacional "La Seguridad en la Cadena Logística Internacional. Nuevas exigencias y retos" organizado por BASC PERÚ en noviembre pasado, que junto a los avances del país en el campo económico y comercial, enfrentamos también renovados desafíos como el contrabando, el narcotráfico y el terrorismo que "no sólo afectan el comercio y la inversión, sino que buscan atentar contra la estabilidad democrática y la gobernabilidad, y pretenden infiltrarse en las instituciones con el objetivo de corromperlas y desvirtuar la cadena logística del comercio internacional."

El Embajador McKinley enfatizó la necesidad de ser conscientes sobre "cómo responder al desafío de asegurar la seguridad del comercio exterior en un contexto de inusitado crecimiento...", asunto que lo llevó a reconocer la iniciativa de BASC PERÚ de convocar a encuentros de instituciones peruanas y de organismos internacionales para abordar temas relacionados a la seguridad del comercio, al intercambio de información y al fortalecimiento de las alianzas públicas y privadas para hacer frente a acciones ilegales.

En dicha oportunidad, valoró también los eventos que organiza BASC PERÚ, señalando que las conclusiones de los mismos son de utilidad y contribuyen "no sólo a crear conciencia sobre las múltiples modalidades a las que apelan las organizaciones delictivas, sino a identificar e implementar mecanismos efectivos para el comercio seguro que apoyen al Perú en su apuesta por el desarrollo social y económico a través del comercio libre".



Camión scanner comienza a operar en puerto Valparaíso

En diciembre de 2009 Zeal Sociedad Concesionaria S.A. inició la operación de un moderno camión scanner. La empresa es una plataforma de control y coordinación logística que incluye la zona primaria aduanera de Puerto Valparaíso en Chile y un conjunto de servicios agregados para la atención de la carga que es movilizada por este puerto. ZEAL fue concebida y construida por Empresa Portuaria Valparaíso (EPV) y posteriormente, en el 2008, la operación del recinto fue entregada en concesión a esta compañía que pertenece al grupo AZVI de España.

El vehículo, equipado con rayos X, apoyará las operaciones de fiscalización del Servicio Nacional de Aduanas chileno en dicho recinto y permite detectar drogas, armas, contrabando, productos tóxicos y radioactivos, dobles fondos y mercancías ocultas. El tiempo de despliegue del equipo es de 20 minutos y su tasa de funcionamiento podría llegar a ser de 24 horas por siete días, por lo que podría llegar a fiscalizar entre 20 y 25 camiones por hora.

Fuente: Zeal.

Empresa frustra envío de 4 toneladas de droga

A finales de abril se conoció que una mafia colombo-mexicana que opera en el Perú sería la responsable del frustrado envío de 4 toneladas de cocaína, incautadas en un contenedor conteniendo azufre cuyo destino era España y que permanecía en un almacén de Tramarsa en el Callao. En declaraciones a la prensa, José Vargas, gerente general de la empresa, señaló que al detectar en su almacén la presencia de una carga sospechosa, el personal alertó inmediatamente a la Dirección Antidrogas de la PNP (Dirandro) para que acudiera a su terminal y realice las inspecciones correspondientes.

Según señaló el ejecutivo, su representada posee un sistema de seguridad que le permite alertar a las autoridades sobre posibles cargas con droga camuflada. En este sentido dijo que "Es política de Tramarsa evitar la infiltración de drogas durante la estadía de la carga de sus clientes en su depósito aduanero, para lo cual sigue los procedimientos dispuestos en las normas y cuadros de alerta de su certificación otorgada por la Alianza Empresarial para un Comercio Seguro (BASC)"

Fuente: El Comercio.

Subsecretario de Estado estadounidense habló sobre el narcotráfico

Durante su reciente visita a nuestro país, el subsecretario de Estado para Asuntos de las Américas del gobierno de Estados Unidos, Arturo Valenzuela Bowie, dijo que su país busca crear una estrategia andina en la lucha contra el narcotráfico. Esta estrategia sería resultado del trabajo de "re calibración" de la política exterior antidrogas de EEUU, el mismo que descarta la colaboración bilateral, lo que lleva a la necesidad de encarar el problema bajo una óptica subregional que comprometa a "Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia, pero también Brasil y Argentina, que han pasado a tener un consumo importante". Esta nueva visión se orienta, ahora, a atender la demanda y el tránsito, cuando antes se privilegiaba la erradicación.

Manifestó, respecto al financiamiento, que el dinero que otorga su país es sustancial pero que el problema principal es la capacidad del narcotráfico de debilitar las instituciones y afectar a la población. En este sentido, la solución es generar oportunidades para la población. "Es un tema de estrategia, no de montos" precisó. La intención de la estrategia subregional obedecería también a la posibilidad de que los países compartan recursos, lo que se desprende de su afirmación "Imagine el aporte si los países trabajan juntos".

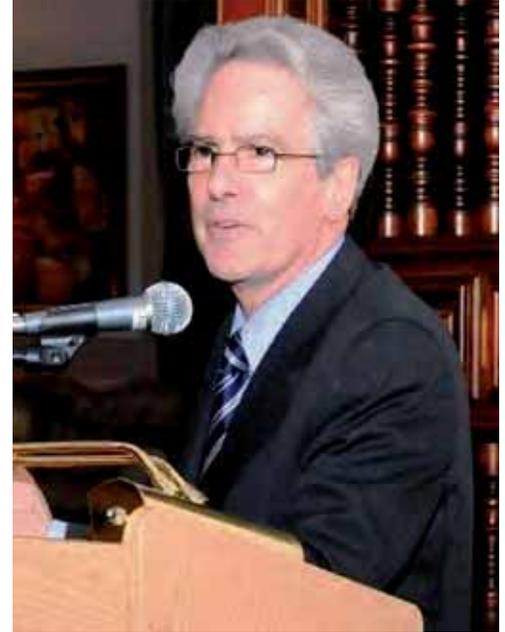
Como se sabe, la ayuda actual de EEUU al Perú en este tema representa casi el 50% de lo que fue el 2003 y el 2004. Según Devida, el 2009 la ayuda

fue de US\$ 69 millones y el 2010 se estima que llegará a alrededor de US\$ 70 millones.

"El problema fundamental no es el cultivo de droga, sino el problema social. Son países donde hay pobreza y desigualdad, donde no hay oportunidades" señaló Valenzuela al tiempo de añadir que eso es tarea fundamental de los países productores. "Nosotros somos socios que asumimos nuestra corresponsabilidad, pero el esfuerzo fundamental lo deben

hacer los países" precisó. Y es que, según el funcionario, las personas cultivan la hoja de coca porque no tienen oportunidades en otra actividad. "Hay que ver que los cultivos alternativos tengan mercado y carreteras, infraestructura, que el sector privado también contribuya. Para nosotros el Perú está haciendo grandes esfuerzos" dijo.

Fuente: Prensa nacional.



Europa avanza en el uso de escáneres corporales en aeropuertos

Según la Comisión de Transportes de la Unión Europea (UE) en abril se presentaría un informe sobre la utilización de los escáneres corporales en los aeropuertos para que los Estados miembros consensuen una normativa al respecto. Este informe servirá de base para la elaboración de una serie de conclusiones que se presentarán en el Consejo de Transportes a celebrarse en junio. Se espera que la Comisión Europea (CE) no proponga "escáneres obligatorios" en los aeropuertos europeos pero sí "una normativa a seguir para su utilización", la misma que respete el derecho a la intimidad personal.

Fuente: Europa Press.

Reducción de incautaciones de droga

De acuerdo a la Dirección Nacional Antidrogas (Dirandro) las incautaciones de droga durante el 2009 fueron menores en relación con las logradas el año anterior. En 2008 la incautación fue de 16,8 toneladas de Clorhidrato de Cocaína y en 2009 fue de 12,2 toneladas. También en 2008 se decomisó 11,7 toneladas de Pasta Básica de Cocaína (PBC) mientras que en 2009 fue de 10,6 toneladas. Respecto a los insumos químicos, hace dos años la policía incautó 474,5 toneladas y el año pasado 490 toneladas.

III ENCUENTRO

“LA SEGURIDAD EN LOS EMBARQUES DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA”

Miércoles, 12 de mayo de 2010
Cámara de Comercio de Lima - CCL



OBJETIVO

Analizar y determinar entre todos los agentes que intervienen en la cadena logística del comercio internacional marítimo, la situación en que se encuentra nuestro país frente a las exigencias de aseguramiento de los principales mercados del mundo.

DIRIGIDO A

Gerentes y jefes de área de empresas operadoras del comercio internacional, exportadores, importadores y terminales de almacenamiento.

PROGRAMA

- 08:00 a.m. Registro de Participantes
- 08:30 a.m. Inauguración
- 08:40 a.m. Normativa Peruana, Seguridad y Protección en el transporte de mercancías por vía marítima en el escenario global
- 09:00 a.m. Estrategia de la Policía Nacional del Perú (PNP) en la facilitación y seguridad en los embarques de mercancías via marítima

09:20 a.m. Experiencias exitosas de seguridad en los embarques de mercancía via marítima

09:40 a.m. Caso de seguridad en un embarque a la Unión Europea

10:00 a.m. Desafíos de la seguridad en la industria marítima portuaria frente a la recuperación de la crisis financiera global

10:20 a.m. Clausura

FECHA

Miércoles, 12 de mayo de 2010

LUGAR

Auditorio principal, Cámara de Comercio de Lima
Av. Giuseppe Garibaldi 396, Jesús María - Lima

INVERSIÓN

Gratuita, solicitar ficha de inscripción a imagen@bascperu.org.
Capacidad Limitada

INCLUYE

Certificado y desayuno.

INFORMES

Teléfono: (01) 612-8306

Organiza: 

Co-organiza:



Con el apoyo de:





BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

CAPACITACIÓN BASC

MALLA CURRICULAR DE CURSOS BASC

IMPLEMENTACION DE LA NORMA

- De conocimiento de la Norma y estándares BASC
- Para diseño de procesos, evaluaciones de riesgos



ACREDITACIONES BASC

- De Auditores Internos V3.2008
- De Agentes de Seguridad y Conductores



SEGURIDAD

- Para la carga en el Transporte Intermodal,
- Contenedores, instalaciones
- Para instalaciones, personal



ESPECIALIZADOS

- Prevención de Narcotráfico,
Lavado de activos, Fraude interno



Mayor información:

Teléfono: (01) 612-8300 | Nextel: 411*0284 | Celular: 994110284

E-mail: capacitaciones@bascperu.org

Web: www.bascperu.org