

LAS ADUANAS Y EL PROGRAMA OEA

CUSTOMS AND THE
AEO PROGRAM

**Modernización de
las aduanas y el
caso de la SUNAT**

MODERNIZATION
OF CUSTOMS AND
SUNAT CASE

**Perú primer país
sudamericano en
firmar un ARM con
los EE.UU.**

**PERU, FIRST SOUTH
AMERICAN COUNTRY
IN SIGNING A
MRA WITH USA**

El empresario que no conoce el Marco SAFE difícilmente entenderá el valor del OEA y los beneficios de BASC.
(Pág. 8)

BASC PERÚ y su cooperación con el Programa OEA/SUNAT (Pág. 13)

Los nodos logísticos y los riesgos de manipulación (Pág. 26).



¿Qué empresas pueden contar con la certificación BASC?

La certificación BASC, en la versión 05-2017 de la Norma y Estándares Internacionales de Seguridad BASC 5.0.1, 5.0.2 y 5.0.3, V05-2017, está a disposición, desde el 15 de marzo de 2018, para las empresas de la cadena de suministro del comercio internacional y de aquellas que, no siendo parte de la cadena, deseen gestionar los controles operacionales básicos que les permita una operación segura.

Estándares de Seguridad 5.0.1	Estándares de Seguridad 5.0.2	Estándares de Seguridad 5.0.3
Aplicable a las empresas que tienen contacto directo con la carga o con las unidades de transporte de carga, tales como fabricantes, productores, exportadores, importadores, comercializadores, operadores logísticos, transportadores (terrestres, marítimos, aéreos), empresas que almacenan carga, instalaciones portuarias, entre otros que el capítulo considere	Aplicable a las empresas que tienen una relación indirecta con la carga o con las unidades de transporte de carga; y	Aplicable a todo tipo de empresas que deseen gestionar los controles operacionales básicos que les permitan una operación segura.



Comité Editorial / Editorial Board
 Patricia Siles Álvarez
 Ricardo Bernales Parodi
 César Venegas Núñez

Director / Director
 César Venegas Núñez

Edición / Redacción / Editor / Writer
 Unices Montes Espinoza

Coordinación / Coordinator
 Anyanela Torres Palo

Suscripciones y Publicidad / Subscription & Advertising
 anyanela.torres@basccperu.org

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



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

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

Consejo Directivo / Directors Board

Presidente del Directorio
 Sociedad de Comercio Exterior - COMEX
 Patricia Siles Álvarez

Vicepresidente
 Sociedad Nacional de Pesquería – SNP
 Ricardo Bernales Parodi

Director Secretario
 Asociación de Servicios Aeroportuarios Privados - ASAEP
 Arturo Cassinelli

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

Director
 Sociedad Nacional de Industrias - S.N.I.
 Oliver Joerk

Director
 Asociación Peruana de Operadores Portuarios – ASPPOR
 César Ballón Izquierdo

Director
 Guillermo Acosta Rodríguez
 Asociación Marítima del Perú - ASMARPE

Director
 Jaime Miró Quesada Pflucker
 Asociación de Agentes de Aduana del Perú – AAAP

Director
 Sabino Zaconeta Torres
 Asociación Peruana de Agentes Marítimos – APAM

Past President
 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)

Contenido

CONTENT

EDITORIAL

2 Empresas peruanas más seguras, íntegras y competitivas

MORE SECURE, INTEGRITY AND COMPETITIVE PERUVIAN COMPANIES

PORTADA / COVER

3 Perú primer país sudamericano en firmar un ARM con los EE.UU.

PERU, FIRST SOUTH AMERICAN COUNTRY IN SIGNING A MRA WITH USA

Entrevista / Interview: Rafael García Melgar, Superintendente Nacional Adjunto de Aduanas de la SUNAT

8 El empresario que no conoce el Marco SAFE difícilmente entenderá el valor del OEA y los beneficios de BASC.

BUSINESSPERSON WHO DOES NOT KNOW SAFE AGREEMENT WILL HARDLY UNDERSTAND THE VALUE OF AEO AND BENEFITS OF BASC

Entrevista / Interview: Alvaro Alpizar, Presidente de World BASC Organization.

13 BASC PERÚ y su cooperación con el Programa OEA/SUNAT

BASC PERU AND ITS COOPERATION WITH AEO PROGRAM/SUNAT

16 El nuevo papel de las aduanas en el mundo

THE NEW ROLE OF CUSTOMS IN THE WORLD

19 Modernización de las aduanas y el caso de la SUNAT

MODERNIZATION OF CUSTOMS AND SUNAT CASE

21 El programa OEA y su expansión mundial

AEO PROGRAM AND ITS GLOBAL EXPANSION

23 A 13 años del Marco SAFE de la OMA

13 YEARS OF THE SAFE FRAMEWORK OF THE WCO

SEGURIDAD DE LA CADENA DE SUMINISTRO / SUPPLY CHAIN SECURITY

26 Los nodos logísticos y los riesgos de manipulación

LOGISTIC NODES AND RISKS OF MANIPULATION

COMERCIO MARÍTIMO / MARITIME COMMERCE

30 Flujo mundial de contenedores en el 2017

WORLD CONTAINER FLOW IN 2017

32 En Perú y Latinoamérica el flujo de contenedores creció

IN PERU AND LATIN AMERICA CONTAINER FLOW GREW

INSTITUCIONAL / INSTITUTIONAL

34 Noticias de la Organización Mundial BASC

WORLD BASC NEWS

37 Noticias de BASC PERÚ

BASC PERU NEWS



Empresas peruanas más seguras, íntegras y competitivas

MORE SECURE, INTEGRITY AND COMPETITIVE PERUVIAN COMPANIES

El título de esta editorial resume la meta que BASC PERÚ tiene en su labor diaria desde hace casi un cuarto de siglo de existencia. Seguridad, integridad, confianza y competitividad son los términos claves que actualmente definen lo que el comercio internacional requiere de las empresas: confiabilidad, en una sola palabra.

En el año 2005 la Organización Mundial de Aduanas (OMA) adoptó el marco normativo para asegurar y facilitar el comercio mundial (Marco SAFE) y creó el programa Operador Económico Autorizado (OEA) como una herramienta global de seguridad de la cadena de suministros, la misma que está expandiéndose con mucho éxito entre los países de los cinco continentes. El Perú no es la excepción, es a través de la SUNAT que el programa OEA viene desarrollándose desde el año 2013, acercándose actualmente al centenar de empresas que cuentan con la correspondiente certificación.

Desde los inicios del Marco SAFE, BASC PERÚ mostró su compromiso de cooperar con esta iniciativa global y, por ello, éste ha formado parte de su estructura operacional en representación del sector privado. Lo mismo fue cuando el gobierno peruano decidió implementar el programa OEA a través de la Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria (SUNAT), entidad a la que nos acercamos para actuar bajo una alianza público-privado, una de las columnas principales que sostiene el Marco SAFE.

Ahora, tras años de brega conjunta, BASC PERÚ y la Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria, tienen un convenio oficial que coadyuvará a consolidar el programa OEA en el país. Se trata de una apuesta por unir la experiencia del sector privado con la fuerza institucional del Estado, una combinación que, estamos seguros, será fructífera y estimulante porque busca el desarrollo y la competitividad de las empresas peruanas dedicadas al comercio exterior.

De esta manera, el rol de BASC PERÚ sigue siendo el mismo: apoyar las iniciativas de seguridad de la cadena de suministros, contribuyendo con nuestras autoridades y las organizaciones internacionales para que nuestras empresas sean cada vez más confiables.

Patricia Siles Álvarez
Presidente / President
BASC PERÚ

The title of this leading article summarizes the goal by BASC Peru in its daily work for nearly a quarter century of existence. Security, integrity, confidence and competitiveness are the key terms that currently define what international trade needs of the companies. In one word: reliability.

Since 2005, the World Customs Organization (WCO) adopted the regulatory framework to ensure and facilitate the world trade (SAFE framework). The program Authorized Economic Operator (AEO) was created as a global security tool in the supply chain, which is expanding with great success among countries on five continents. Peru is not an exception and through SUNAT, the AEO program is developing since 2013 by approaching the hundred companies that have the relevant certification.

Since the beginning of the SAFE framework, BASC Peru demonstrated its commitment to cooperate with this global initiative and therefore, this framework has been part of its operational structure on behalf of the private sector. The same happened when the Peruvian government decided to implement the AEO program through the National Tax and Customs Administration Superintendency, an entity to which we are approaching to take action under a private-public partnership, one of the main pillars of the SAFE framework.

Currently, after years of joint fight, BASC Peru and the National Tax and Customs Administration Superintendency have an official agreement, which will result in the consolidation of the AEO program in the country. It is about a bid to join the experience of private sector with institutional strength of the State; a combination that we believe it will be fruitful and stimulating because it seeks development and competitiveness of the Peruvian companies involved in foreign trade.

In this way, the role of BASC Peru is still the same: support the security initiatives of the supply chain by contributing with our authorities and international organizations so that our companies are ever more reliable.



En el marco del programa OEA

Perú primer país sudamericano en firmar un ARM con los EE.UU.

AS PART OF THE AEO PROGRAM

PERU, FIRST SOUTH AMERICAN COUNTRY IN SIGNING A MRA WITH USA

Entrevistamos a Rafael García Melgar, Superintendente Nacional Adjunto de Aduanas de la SUNAT, sobre aspectos del programa Operador Económico Autorizado que la entidad aduanera oficial está manejando.

We interview Rafael García Melgar, Deputy National Superintendent of Customs at SUNAT; on aspects of the program Authorized Economic Operator (AEO) managed by the official customs agency.

Como se recuerda, el ARM (Acuerdo de Reconocimiento Mutuo) es una herramienta estratégica entre las aduanas de los países para avanzar hacia la consolidación global de la seguridad de la cadena de suministros mediante el programa Operador Económico Autorizado (OEA) de la Organización Mundial de Aduanas – OMA (1). El señor García Melgar destaca de modo particular la firma de este ARM con la C-TPAT (siglas en inglés de Alianza Comercio Aduanas Contra el Terrorismo) entidad que representa al programa OEA de los EEUU.

¿Cómo estima que será el futuro del programa OEA en el Perú?

El programa OEA en el Perú entró en vigencia en marzo del 2013 y en estos cinco años los progresos han sido considerables. Vamos de menos a más, conforme el esquema va mostrando madurez y la credibilidad de los agentes aumenta. La cifra de empresas OEA va creciendo año a año y hacia finales del presente año contaremos con alrededor de cien empresas certificadas.

En simultáneo, hemos progresado mucho en el reconocimiento internacional: ya contamos con cuatro ARM (Acuerdos de Reconocimiento Mutuo) que involucran a 6 países, Colombia, Chile y México

As recalled, the Mutual Recognition Agreement (MRA) is a strategic tool among customs of countries to move towards global consolidation on the supply chain security through the program Authorized Economic Operator (AEO) of the World Customs Organization – WCO (1). Mr. García Melgar points out in particular the signature of this MRA with C-TPAT (Customs-Trade Partnership against Terrorism), entity representing the AEO program from USA.

How do you see the future of the AEO program in Peru?

The AEO program in Peru entered into force in March 2013 and progress have been considerable in these five years. We move forward as the scheme demonstrates maturity and agents' credibility increase. The number of AEO companies is growing every year and by the end of 2018, we will have about one hundred certified companies.

At the same time, we have made much progress concerning international recognition with four MRA (Mutual Recognition Agreement) involving six countries: Colombia, Chile y Mexico (Pacific

(Alianza del Pacífico), Corea, Uruguay y Estados Unidos.

La apuesta de la SUNAT vinculada al esquema OEA es sustancial y decidida, y representa para nosotros un nuevo patrón de operaciones para el comercio global. Para atender este desafío hemos desarrollado algunas iniciativas que se detallan a continuación:

- Incorporación del importador OEA y de las Empresas de Servicio de Entrega Rápida – ESER, en setiembre de 2016 y enero de 2018, respectivamente;
- Eliminación del Importador Frecuente a partir del 1 de julio de 2019 y aliento decidido a la incorporación gradual de muchas de estas empresas al esquema OEA;
- Desarrollo del I Congreso Internacional del Operador Económico Autorizado, en marzo del 2018 para mostrar sus ventajas y difundir sus fortalezas;
- Desarrollo del micrositio OEA: página web exclusiva con información actualizada, detalles del proceso de certificación y reportes acerca de experiencias internacionales relacionadas;
- Convenio con SENASA para su participación en el OEA y definición de facilidades y beneficios a las empresas OEA en las tareas de supervisión;
- Convenio con BASC: este año suscribimos un convenio entre SUNAT y BASC PERÚ, a fin de colaborar mutuamente en la difusión del OEA y en la capacitación en seguridad de la cadena logística;
- Cambios normativos en desarrollo: Desarrollo del RLGA y normas conexas.

Alliance), Korea, Uruguay and USA.

The challenge of SUNAT related to AEO scheme is substantial and decisive by representing for us a new pattern of operations for global trade. We have developed some initiatives as detailed below to respond to this challenge:

- Incorporation of AEO importer and prompt delivery service companies – ESER in September 2016 and January 2018, respectively;
- Elimination of Frequent Importer since 1 July 2019 and gradual incorporation of many of these companies to AEO scheme;
- Development of the First International Congress of the Authorized Economic Operator in March 2018 to show its benefits and disseminate its strengths;
- Development of AEO microsite: exclusive web site with updated information, details of the certification process and reports on related international experiences;
- Agreement with SENASA for its participation in AEO and definition of facilities and benefits to the AEO companies in supervisory tasks;
- Agreement with BASC: this year we sign an agreement between SUNAT and BASC PERU in order to work together in the dissemination of AEO and training on logistical chain security;
- Regulatory changes concerning development: Development of RLGA and related standards.



About what changes? Could you specify the expected impacts?

Of course. I will try to detail them, although their real dimension and potential will be perceived in the following weeks when they enter into force after regulating them. Firstly, there are new benefits for the Certified Operator: reduced guarantees and nominal guarantees, as applicable. Secondly, we have incorporated other actors of logistics chain and defined performance requirements.

In a complementary fashion, we are generating

La SUNAT otorga la certificación del programa OEA a las empresas que cumplen los requisitos.
SUNAT grants AEO certification to companies that meet the requirements.

¿Cómo se complementan las actividades de la certificación BASC con las del esquema OEA?

BASC es una organización que ha estado comprometida con la seguridad de la cadena logística desde hace muchos años, no sólo en el Perú sino en otras partes del mundo y ha trabajado muy colaborativamente con otras aduanas y también con la Organización Mundial de Aduanas.

El programa OEA tiene un concepto bastante integral de la seguridad de la cadena logística, para lo cual las empresas además de tener procesos trazables, deben tener una actuación óptima y confiable frente a la administración aduanera, lo cual se demuestra mediante el cumplimiento de otros criterios contenidos en el Marco SAFE de la OMA, tales como el cumplimiento normativo, la solvencia financiera y los registros contables y logísticos.

En ese sentido, las empresas con certificación BASC suelen ser una selección de excelencia y tienen internalizado de manera sistemática políticas de seguridad en sus procesos, todos los procedimientos protocolizados y auditables por lo que, sin duda, se encuentran en una mejor posición para implementar un programa OEA.

¿Qué expectativas tiene usted del convenio firmado con BASC PERÚ respecto al apoyo al programa OEA?

No yo, sino toda la SUNAT y, especialmente el equipo que gestiona el OEA, tenemos muchas expectativas y en varios niveles. El Convenio busca generar un apoyo mutuo no solamente entre la SUNAT y BASC PERÚ sino, principalmente, entre las empresas peruanas que tienen altos estándares de seguridad y cumplimiento a todo nivel que les permita acercarse al modelo OEA.

El objetivo de multiplicar sinergias para que aquellas empresas con certificación BASC puedan acceder también a una certificación OEA es parte de las expectativas. No menos importante es impulsar una serie de actividades de capacitación a los auditores BASC y a los especialistas OEA de SUNAT, para fortalecer relaciones, conocimientos y que éstos puedan ser trasladados a las empresas BASC en su ruta a la certificación OEA. Para lograrlo hemos planificado lanzar un plan piloto de acompañamiento a empresas BASC mientras dure su proceso de certificación OEA.

Existe también el nivel global en donde confluimos con la Organización Mundial BASC (World BASC Organization - WBO por sus siglas en inglés) en el seno del Grupo Consultivo del Sector Privado en la OMA y donde además de diseñar estrategias de cooperación de mutuo beneficio se cotejan las mejores prácticas y lecciones aprendidas en el largo camino de asegurar y facilitar el comercio internacional.

How the activities of BASC certification with AEO scheme are complemented?

BASC is an organization engaged to the logistical chain security for many years, not only in Peru, but also in other parts of the world and has worked collaboratively with other customs and the World Customs Organization.

AEO program has a rather comprehensive concept on the logistical chain security, for which the companies — in addition to having traceable processes — must have an optimal and reliable performance towards customs administration, which is demonstrated through compliance with other criteria set out in SAFE framework of the WCO, such as regulatory compliance, financial soundness and logistic and accounting records.

In that regard, the companies with BASC certification tend to be a selection of excellence and have systematically internalized security policies in their processes and all protocolized and auditable procedures. Certainly, they are in a better position to implement the AEO program.

What are your expectations on the agreement signed with BASC PERU regarding the support to the AEO program?

The whole SUNAT, not just me, and especially the team managed by AEO are optimistic and at several levels. The agreement seeks to generate a mutual support, between not only SUNAT and BASC PERU, but mainly between Peruvian companies that have high safety standards and compliance at all levels enabling them to approach the AEO pattern.

The objective of multiplying synergies so that companies with BASC certification can access to an AEO certification is part of the expectations. No less important is to promote a number of training activities to BASC auditors and AEO experts at SUNAT to strengthen relationships, knowledge and transfer this knowledge to the BASC companies on their way to AEO certification. To that end, we have planned to launch a support pilot project for BASC companies during their AEO certification process.

There is also the global level where we merge with World BASC Organization - WBO within the Private Sector Advisory Group at WCO, where in addition to design cooperation strategies of mutual benefit, the best practices and lessons learned are checked on the long road to ensure and facilitate international trade.

A qué cambios se refiere? ¿Podría precisar los impactos esperados?

Por supuesto. Intentaré detallarlos aunque su real dimensión y potencial se irán percibiendo en las próximas semanas, cuando vayan entrando en vigor luego de reglamentarlos. En primer lugar se ha establecido nuevos beneficios para el Operador Certificado: garantías reducidas y garantías nominales según corresponda. En segundo lugar, hemos incorporado otros actores de la cadena logística y definido los requisitos de actuación.

De modo complementario también estamos generando nuevos instrumentos y sistemas informáticos como el proceso de certificación automatizado en gran parte de las etapas del mismo –centrado en la validación de requisitos de trayectoria y cumplimiento tributario aduanero por ejemplo-, o un nuevo proceso de despacho que permita la elaboración de una declaración con información sumaria para los OEA y la declaración única que ampare diversos despachos. Finalmente trabajamos una plataforma segura (blockchain) para la implementación de beneficios en virtud a los ARM.

¿Qué beneficios derivados de la firma de reconocimiento mutuo entre las aduanas de EE. UU. y el Perú vislumbra ?

Los EEUU han sido y son un referente para el comercio exterior peruano. Nuestra balanza comercial con ellos, si sólo consideramos los últimos 5 años, oscila entre el primer y segundo lugar de importancia. Pero también desde la perspectiva de la seguridad y eficiencia de nuestras operaciones de intercambio, es un buen ejemplo a imitar. Es por eso que nos propusimos trabajar intensamente con ellos para lograr un Acuerdo de Reconocimiento Mutuo – ARM desde hace más de dos años.

Luego de múltiples visitas y validaciones conseguimos el objetivo y la firma se produjo hace algunas semanas en Orlando, USA, (12 de setiembre) en el marco de la Conferencia anual del CTPAT que es el equivalente del OEA nuestro.

Luego del terrible ataque del 9/11 y los riesgos emergentes que enfrentan los EEUU en sus importaciones y, sumado a ello, los riesgos específicos involucrados en las exportaciones del Perú, los controles y por tanto los tiempos de transacciones comerciales fronterizas se han incrementado, siendo en algún caso bastante engorrosos y extensos en tiempo, lo cual encarece indudablemente nuestro comercio bilateral.

Esto es lo que pretendemos contrarrestar con el ARM, ayudar a las empresas y por tanto al país a mejorar su

new instruments and computer systems such as the automated certification process in much of their stages focused on validation of trajectory requirements and customs tax compliance, e.g. a new clearance process allowing the development of a declaration with summary information for AEO and the single declaration protecting different clearance. Finally, we manage a secure platform (blockchain) for implementation of benefits according to MRA.

“... las empresas con certificación BASC (...) tienen (...) todos los procedimientos protocolizados y auditables por lo que, sin duda, se encuentran en una mejor posición para implementar un programa OEA.”

“... the companies with BASC certification (...) have (...) all protocolized and auditable procedures. Certainly, they are in a better position to implement the AEO program.”

What benefits do you see derived from the Mutual Recognition Agreement between customs of USA and Peru?

USA was and is a model for Peruvian foreign trade. Our trade balance with this country, if only we consider the last 5 years, ranges from the first and second place of prominence. It is a good example to imitate from the perspective of security and efficiency of our exchange operations. That's why we set out to work intensively with USA to reach a Mutual Recognition Agreement – MRA for more than two years.

After several visits and validations, we achieved the objective and the signature was made some weeks ago in Orlando, USA, (12 September) in the framework of the annual CTPAT Conference, which is equivalent to our AEO.

After the terrible attack of 11 September and emerging risks faced by USA in its imports, in addition to the specific risks involved in exports of Peru, controls and time of border business transactions have increased, in some cases are very cumbersome and extensive, which makes more expensive our bilateral trade.

This is what we pretend to counteract with MRA, help people and the country to improve their competitiveness and give them a comparative advantage concerning trade between USA and other countries, especially in South America. Hence the paramount importance regarding Peru as the first country in South America to sign a MRA with USA.

competitividad, y a otorgarles además una ventaja comparativa frente al comercio entre EEUU y otros países de Sudamérica principalmente. De allí la superlativa importancia, que me permite destacar, que haya sido el Perú el primer país de Sudamérica en firmar un ARM con los EEUU.

¿Qué futuros ARM con otras Aduanas tienen previsto firmar en el corto plazo?

Actualmente tenemos suscrito un Plan de Acción con los países de la Comunidad Andina y ya hemos concluido todas las validaciones cruzadas, por lo que estimamos que se firmará durante el primer trimestre del 2019.

En los próximos días suscribiremos el Plan de Acción con Brasil que ya hemos acordado entre nuestras respectivas Aduanas; con Costa Rica tenemos confirmado el compromiso de suscribir un ARM a la brevedad, lo que se materializaría durante el próximo año.

Adicionalmente, tenemos conversaciones avanzadas con las aduanas de Canadá y Japón para la suscripción de un ARM. Por otro lado, en la reciente cumbre presidencial entre los países de la Alianza del Pacífico y MERCOSUR, se tomó la decisión política de suscribir un ARM, trabajo en el que ya se encuentran los equipos técnicos para poder lograrlo probablemente en el año 2020.

¿Qué sectores son certificables con el Programa OEA y qué proyectos existen para ampliar los sectores certificables?

Actualmente pueden ser OEA los importadores, exportadores, agentes de aduana, almacenes, y ESER (Empresas de Servicio de Entrega Rápida). En el mediano plazo el objetivo es lograr la apertura de la certificación a todos los operadores de comercio exterior y los operadores intervenientes, para lo cual se viene trabajando en el desarrollo normativo respectivo, pero esto debe estar de la mano del desarrollo del Reglamento de la Ley General de Aduana recientemente modificado.

Un paso muy importante será trabajar con un diseño inclusivo que permita incorporar a los operadores portuarios y aeroportuarios tal como ocurre en otras realidades dado que ellos son actores clave en la cadena de suministros. Ciertamente una cadena logística segura, dependerá de que cada eslabón asuma un decidido compromiso de tener su respectivo proceso seguro de principio a fin. ☎

What future MRAs with other customs are planning to sign in the short term?

Currently, we have signed an Action Plan with the countries of the Andean Community and we have concluded all cross validations, therefore, we consider that it will be signed during the first quarter of 2019.

In the coming days, we will sign an Action Plan with Brazil, which was agreed between our respective customs. Concerning Costa Rica, we have confirmed the commitment to sign a MRA promptly, which would be materialized the next year.

Additionally, we have advanced negotiations with customs of Canada and Japan to the signing of a MRA. On the other hand, during the recent presidential summit between the MERCOSUR and Pacific Alliance countries, a political decision was taken to sign a MRA, an effort managed by technical teams to achieve this probably in 2020.

Which areas are certifiable with AEO program? What projects are there to expand the certifiable areas?

Currently AEO can be importers, exporters, customs agents, warehouse, and ESER (prompt delivery service companies). In the medium term, the objective is to achieve the opening of certification to all foreign-trade operators and involved actors, for which it is working in the corresponding legal development, but this must go hand in hand with the development of the regulations of the General Customs Act recently amended.

A very important step will be work with an inclusive design, enabling the incorporation of port and airport operators, as is the case in other realities given that they are key actors in the supply chain. Surely, a secure logistics chain will depend on whether each link assumes a firm commitment to have their corresponding secure procedure from start to finish. ☎

(1) La Organización Mundial de Aduanas es un organismo intergubernamental creado en el año 1952 con el objetivo de mejorar la eficiencia y eficacia de las administraciones aduaneras. Cuenta con 182 países cuyas aduanas representan el 98% del comercio global.



El empresario que no conoce el Marco SAFE difícilmente entenderá el valor del OEA y los beneficios de BASC.

BUSINESSPERSON WHO DOES NOT KNOW SAFE AGREEMENT WILL HARDLY UNDERSTAND THE VALUE OF AEO AND BENEFITS OF BASC.

Para Alvaro Alpízar, Presidente de World BASC Organization, el riesgo para la cadena de suministros mundial crece en probabilidad e impacto. Sugiere a las empresas no descuidar la seguridad y para ello anuncia Global BASC, una novedosa herramienta de gestión de riesgo para identificar el eslabón débil, rápida y objetivamente. También anuncia una mayor expansión de BASC mientras continua reforzando los lazos al interior de la OMA junto a organizaciones técnicas globales en comercio seguro.

For Alvaro Alpízar, President of World BASC Organization, the risk for the global supply chain grow in probability and impact. He suggests to companies not to neglect security and for that, he announces Global BASC, an innovative risk management tool to identify the weak link quickly and objectively. He also announced further expansion of BASC while continuing to strengthen links inside IMO along with global technical organizations in secure trade.

Sr. Alvaro Alpízar, en las más de dos décadas de existencia de BASC, el mundo ha experimentado decisivos cambios políticos que han afectado el comercio internacional. Uno de ellos es el terrorismo, uno de los riesgos de seguridad para la cadena de suministro que BASC enfrenta. ¿Considera Usted que actualmente el “supply chain security” sigue teniendo el mismo nivel de riesgo para el comercio global?

El nivel de riesgo crece cada día tanto en probabilidad como en el impacto esperado. A manera de ejemplo, el pasado 9 de noviembre, el Departamento de Seguridad

Mr. Alvaro Alpízar, for more than two decades of existence of BASC, the world has experienced decisive political changes that have affected international trade. One of them is terrorism, one of the security risks for supply chain faced by BASC. Do you consider that at present the supply chain security continue to have the same risk level for global trade?

The risk level grows every day in probability and expected impact. As an example, the last 9 November, the U.S. Department of Homeland

Muchos empresarios se preguntan: ¿Qué debo elegir, BASC o el Programa OEA? ¿Cómo respondería usted a dicha duda?

Como empresario mi recomendación es primero y siempre BASC. Un programa no excluye al otro, ya que el OEA nace conceptualmente del formato de BASC y en todo momento la intención es que sean complementarios, al punto que el segundo pilar de nuestra propuesta de valor a las partes interesadas es precisamente promover el Marco SAFE de la OMA cuyo cuarto elemento es precisamente lo que sustenta la figura del OEA.

Como presidente de World BASC Organization, tengo que recomendar que antes de tomar la decisión de optar por el programa OEA, entendamos cual es el objetivo que perseguimos.

Nuestra posición oficial es que un programa OEA agrega valor a una empresa que opera y busca altos niveles de confianza, en el tanto y cuánto, los demás elementos del Marco SAFE estén correctamente implementados en su país ya que, de otra manera, el OEA tendrá un efecto neto similar al de un programa de relaciones públicas de la aduana para las empresas grandes.

El empresario que no conoce el Marco SAFE, difícilmente va a entender el potencial de valor del OEA y tendrá una visión muy “básica” sobre los beneficios de BASC para su actividad comercial.

BASC es el único programa alineado -por diseño- con el Marco SAFE y enfocado a llevar a las empresas a un punto en el que la seguridad sea parte de su cultura y es eso lo que va a permitir que la certificación OEA sea menos compleja y rinda mayores resultados, pero más importante, que no la vayan a perder una vez que le tengan.

Además, BASC cubre actores de la cadena de suministro que podrían no ser elegibles por un programa OEA en algún país, y trata riesgos que no necesariamente son del ámbito de la cadena de abastecimiento pero que son una realidad que atenta contra la estabilidad de una empresa especialmente en los países en los que se trabaja en un entorno de baja confianza.

Un auditor de un programa OEA no necesariamente se va a interesar en revisar la gestión de riesgo para prevenir hurto de activos de la empresa, secuestro, extorsión y muchos otros riesgos a los que desgraciadamente estamos expuestos en muchos de nuestros países.

Un auditor BASC llega a una empresa certificada al menos una vez al año buscando oportunidades de mejora para documentarlas y superarlas mientras que un auditor OEA típicamente llega cada tres años buscando fallas en el sistema. Son dos enfoques diferentes, pero se complementan el uno con el otro, la certificación BASC permite mantener vivo el programa OEA en la organización, persiguen un fin es el mismo.

Además, recordemos que los Capítulos BASC desarrollan semanalmente capacitaciones y foros para compartir información sobre gestión de riesgo, mejores prácticas y demás recomendaciones puntuales, generales y por sector, entre otras, como un medio para favorecer una cultura de seguridad en la empresa y difundir entre sus asociados lo que el programa OEA quiera por medio directo o a manera de cursos.

Nacional de EE. UU., comunicó que tiene informes de fuentes “sólidas” en el sentido que Al-Qaeda está preparando un ataque a plantas nucleares y otros objetivos estratégicos en Los Estados Unidos de América para lo cual, de alguna manera pretenden vulnerar la plataforma de transporte aéreo de carga.

Security reported that it has reports of “solid” sources in the direction that Al-Qaeda is preparing an attack to nuclear plants and other strategic objectives in USA in order to infringe the platform for air transport of cargo in some way.

¿En qué consiste el proyecto Global BASC y cómo se planea implementarlo?

Global BASC ofrece a los actores del sector privado y a las unidades de gestión de riesgo de los países miembro de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), información precisa y oportuna sobre el nivel de riesgo de una cadena de abastecimiento real o proyectada y permite identificar el eslabón débil rápida y objetivamente.

La plataforma es 100% accesible por internet y no tiene costo para las empresas BASC ni para las unidades de riesgo de países miembro de la OMA. También tiene un módulo de E-learning espectacular que, entre otros beneficios, lleva el control de las capacitaciones a nivel de cada funcionario.

Estará disponible a partir de enero del 2019 en la fase de "Plan piloto" y tenemos la intención de hacer el lanzamiento mundial a finales de marzo del mismo año; aunque ya hemos realizado algunas presentaciones en el marco de la sesión ordinaria del Grupo de Trabajo SAFE de la OMA en Bruselas y en el Palacio de las Naciones Unidas en Ginebra, Suiza, ante el Instituto para la Investigación sobre el Desarme de las Naciones Unidas (UNIDIR). En ambos casos recibimos comentarios extraordinariamente favorables y motivadores.

Las empresas podrían estar bajando la guardia en temas de seguridad en la cadena de suministro, en la medida que últimamente no se vean afectadas por situaciones no deseadas. ¿Cómo interpretar esta situación?

Es correcto. Ese es un fenómeno generalizado que también se presenta en la mayoría de los programas OEA. Tenemos que hacer una mejor labor re-educando al sector público y privado sobre el peligro de bajar la guardia en materia de seguridad y aclarando cómo es que invertir en la seguridad sustentada en la confianza además es un buen negocio.

Creo que de alguna manera todos nos hemos vuelto un poco "insensibles" o manejamos un exceso de confianza (infundada) en relación al riesgo que acecha el ecosistema del comercio internacional mundial en forma de narcotráfico, terrorismo, fraude aduanero y otras actividades criminales que afectan la confianza y la seguridad física, social y económica de los países y sus empresas.

Acciones como Global BASC, el relanzamiento de la Versión 05 de la Norma y Estándares, así como el Plan de Trabajo de la WBO para el 2019, sustentado en los tres Pilares (Confianza, Marco SAFE y Trabajo en Equipo), deberían generar mayor conciencia y un efecto multiplicador importante en la comunidad del comercio internacional, lo que debería motivar más acciones para elevar los niveles de seguridad y confianza en las empresas y autoridades.

What is the nature of the BASC global project and how do you plan to implement it?

Global BASC offers the private sector actors and risk management units of member countries of the International Maritime Organization (IMO), accurate and timely information on the risk level of an actual or projected supply chain and makes it possible to identify the weak link quickly and objectively. Platform is 100% accessible online and is free of charge for BASC companies and risk units of IMO's member countries. It also has a spectacular E-learning module that, among other benefits, carries out the control of trainings at the level of each civil servant.

It will be available since January 2019 in the phase "pilot project" and we intend to make the global launch in late March of the same year, although we have carried out some presentations under the regular meeting of the working group IMO's SAFE in Brussels and in Palais des Nations in Geneva, Switzerland before the United Nations Institute for Disarmament Research (UNIDIR). In both cases, we have received very favorable and inspiring comments.

Companies could drop their guard on security issues in supply chain insofar as they are not affected by unwanted situations. How do you interpret this situation?

That's right. That widespread phenomenon is also being presented in most of AEO programs. We have to make a better work reeducating public and private sector about the danger of letting down our guard in safety and clarify that investment in safety based on confidence is a good business. I think in some ways we have all become a little "insensitive" or over-confidence (unfounded) in relation to the risk of the global international trade in the form of drug trafficking, terrorism, customs fraud and other criminal activities that affect confidence and physical, social and financial security of countries and their companies.

Actions such as: Global BASC, re-launch of the Version 05 of Rule and Standards, as well as the work plan by WBO by 2019 based on three pillars (confidence, SAFE framework and teamwork) must generate greater awareness and multiplier effect, important in the international trade community that should generate further action to raise the standards of security and confidence in companies and authorities.

Many businesspersons are asking: What should I choose, BASC or AEO program? How do you answer that doubt?

My recommendation as businessperson is BASC, first and always. A program does not preclude the other because AEO was born conceptually of the BASC format. The intention is that both are complementary to the extent that the second pillar of our value proposal is precisely to promote the WCO's SAFE framework, whose fourth element is precisely the AEO concept.

As president of the World BASC Organization, I have to recommend that before deciding to opt for the AEO program, we should understand the objective we seek.

Our official position is that an AEO program adds value to a company that operate and look for high levels of trust. The other elements of the SAFE framework are properly implemented in your country; otherwise, AEO will have a similar effect to a public relations program of customs for big companies.

The businessperson who does not know the SAFE framework won't understand the potential of AEO's value and will have a very "basic" vision on BASC benefits for his/her commercial activity.

BASC is the only program aligned — by design — to the SAFE framework and focused on leading companies to a point where security is part of their culture and will allow that AEO certification is less complex and with greater results. The most important is that companies do not lose results once they have them.

Furthermore, BASC has actors in supply chain that could not be eligible by an AEO program in some country. BASC deals with risks that are not necessarily part of the supply chain, but these risks are a reality that threatens the stability of a company, especially in countries where there is an environment with low trust.

The auditor of an AEO program not necessarily is interested in reviewing risk management to prevent theft of company's assets, kidnapping, extortion and many other risks to which we are exposed in many of our countries.

BASC auditor arrives to a certified company, at least once a year, by looking for improvement opportunities to document and improve them, whereas an AEO auditor arrives every three years looking for failures in the system. There are two different approaches, but they complement each other. BASC certification allows keeping the AEO program alive in the company. They pursue the same aim.

Furthermore, we must remember that BASC chapters develop trainings and forums every week to share information on risk management, best practices and other specific, general and by sector recommendations, among others, as a means of promoting a safety culture in the company and disseminate among their partners the requirements of the AEO program, directly or like courses.

¿Cuáles son los planes para ampliar la participación de BASC en otros países donde actualmente no opera?

Tenemos varios programas en proceso que tendrán un efecto positivo en el tamaño de la huella de BASC en el mundo.

El nuevo Estatuto de la WBO de junio del 2018 nos faculta para desarrollar un plan piloto con las empresas certificadas CTPAT en Estados Unidos, pero también en Canadá, faculta la membresía multinacional para

What are the plans to expand BASC participation in other countries where it does not operate at present?

We have several programs in progress that will have a positive effect by BASC in the world.

The new WBO statute of June 2018 enables us to develop a pilot project with CTPAT certified companies in USA and Canada. It authorizes the multinational membership for companies with

empresas con subsidiarias en más de diez países y es claro que el lanzamiento de Global BASC nos obliga a operar en un plano “global” y para ello hemos definido una estrategia que contempla oficinas regionales de World BASC en Europa, Medio Oriente, África y Asia conforme la demanda de servicios vaya creciendo y justificando la inversión.

En BASC ofrecemos una fórmula que es única en el mundo para materializar valor en el contexto de la seguridad para las empresas y conforme promovemos el mensaje con un sistema de alcance global es inevitable que tendremos un crecimiento exponencial tanto en los territorios en los que hoy operamos como también en todos los demás donde hoy no estamos y debemos estar preparados para atender esa demanda insatisfecha y que los servicios sean auto-sustentables.

¿Puede describirnos la relación de BASC con la Organización Mundial de Aduanas (OMA), particularmente en relación con el programa OEA?

La relación con la OMA es extraordinariamente sólida, intensa en trabajo y gratificante operativa y emocionalmente. Debemos recordar que BASC tiene suscrito un acuerdo de cooperación con la OMA y por lo tanto dedica una importante cantidad de recursos materiales y humanos en funciones de apoyo en varios comités, pero muy especialmente enfocados al desarrollo y cobertura del Marco SAFE.

Este año invitaron a BASC a integrar nuevamente el Grupo Consultivo del Sector Privado (PSCG) y el Grupo Consultivo Regional para la COMALEP.

En la última revisión del Marco SAFE, este año participamos como lo venimos haciendo desde el 2005 en calidad de Observador en el Grupo de Trabajo SAFE pero además junto con IATA, FIATA, WSC, somos una de cuatro asociaciones privadas invitadas al equipo de revisión final del Instrumento y todos los elementos de apoyo, y es por eso que se hace referencia a BASC en varios documentos de apoyo, como la Guía Oficial de Validadores OEA.

Regularmente hemos expuesto nuestra propuesta de valor a diversos comités permanentes de la OMA, y para la revisión en el 2020 del Marco SAFE esperamos que el componente de confianza que se adopte por la OMA sea un espejo de la filosofía BASC y en eso trabajamos tanto a nivel de la presidencia internacional como directamente desde la junta directiva y comité técnico de World BASC Organization.

El apoyo de BASC al concepto de operador confiable es absoluto y en esa línea, hace muchos años, acordamos apoyar el programa de Operador Económico Autorizado (OEA) de la OMA. Vale aclarar que el modelo del OEA, que oficialmente respaldamos es el Customs Trade Partnership Against Terrorism (CTPAT) porque a nuestro juicio es el más completo y además participamos en la revisión de los Estándares Mínimos por invitación de la Aduana de los EE. UU. En ese sentido, promovemos que en la medida que los programas OEA se ajusten a ese parámetro, será mucho más sencillo llegar a los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo (ARM). [cs](#)

subsidiaries in more than ten countries. It is clear that the launching of Global BASC obliges us to operate in a “global” level. To that end, we have defined a strategy, which includes World BASC regional offices in Europe, Middle East, Africa and Asia, as the service demand is growing and justifying the investment.

In BASC we offer a unique formula in the world to implement value in the context of security for companies. If we promote the message with a global scope system, it is inevitable that we will have an exponential growth in territories where we operate and in all other territories where we did not come. We must be prepared to meet with that unsatisfied demand and services must be self-sustaining.

Could you describe the relationship of BASC with the World Customs Organization (WCO), particularly in relation to AEO program?

The relationship with WCO is extremely strong, intense in the work and rewarding operationally and emotionally. We must remember that BASC has signed a cooperation agreement with WCO and therefore, it dedicates a significant amount of material and human resources in supporting various committees, but especially is focused on development and coverage of SAFE framework.

This year, BASC was invited to reintegrate the Private Sector Consultative Group (PSCG) and Regional Consultative Group for COMALEP.

In the last review of SAFE framework, this year we participate as we had done since 2005 as Observer in the SAFE working group, but also together with con IATA, FIATA, WSC, we are one of four private associations invited to the final review team of the instrument and all support elements; that's why reference is made to BASC in several support documents, such as the Official Guide of Validators AEO.

We have regularly exposed our value proposition to various standing committees of WCO. For the review of 2020 of SAFE framework, we expect that confidence component adopted by WCO is a reflection of BASC philosophy. In this task, we work both in terms of the international presidency and directly from the executive board and technical committee of the World BASC Organization.

The support of BASC to the concept of trusted operator is absolute and in this direction. Many years ago, we agreed to support the program Authorized Economic Operator (AEO) of WCO. It should be explained that AEO pattern formally supported is the Customs Trade Partnership against Terrorism (CTPAT) because, in our view, it is the most complete. We also participate in the review of minimal standards upon invitation by USA Customs. In that regard, we promote that — insofar as AEO programs correspond to that parameter — will be much easier to reach Mutual Recognition Agreement (MRA). [cs](#)

Fuente / Source: OECD / CAN

BASC PERÚ y su permanente cooperación al Programa OEA/SUNAT

BASC PERU AND ITS COOPERATION WITH AEO PROGRAM/SUNAT

Desde el año 2010, cuando el Programa Operador Económico Autorizado (OEA) iniciaba su implementación global, BASC PERÚ lo incluyó en sus actividades como herramienta de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), operado por la SUNAT en el Perú con el propósito de apoyarlo plenamente, en concordancia con el soporte estipulado de cooperación “Aduanas – Empresas”.

A través de acciones concretas como Capacitaciones: Cursos, Talleres, Seminarios, Eventos y Difusión, BASC PERÚ busca impulsar y fortalecer la implementación del programa OEA – SUNAT, despertando el interés del sector empresarial por su contenido y beneficios; así como su utilidad para asegurar nuestra cadena de suministros a nivel internacional.

El siguiente recuento abarca las principales actividades realizadas de manera anual, evidenciando el compromiso de BASC PERÚ con el Programa OEA.

Since 2010, when the program Authorized Economic Operator (AEO) began its global implementation, BASC PERU included it in its activities as tool of the World Customs Organization (WCO), operated by SUNAT in Peru in order to support it fully, in line with the cooperation support stipulated “Customs – Companies”.

Through specific measures such as Trainings: Courses, Workshops, Seminars, Events and Dissemination, BASC PERU seeks to promote and strengthen the implementation of AEO program – SUNAT, generating interest by the business sector for its content and benefits; as well as its usefulness to ensure our supply chain at international level. The following recount covers the main activities carried out annually by demonstrating the commitment by BASC PERU with AEO program.

	EVENTOS	EVENTS
2010	Abril: Congreso “Aduanas y sector privado generando oportunidades para lograr ventajas competitivas en el Comercio Internacional” en Guatemala.	April: Congress of the AEO program in Guatemala.
2011	Agosto: Seminario: “Operador Económico Autorizado (OEA) y su Implementación en el Perú”. Con la participación de directivos de la SUNAT y BASC PERÚ.	April: Course for the BASC International Auditor with participation of officials and managers of SUNAT.
2014	Abril: Participación de los directivos y ejecutivos de BASC en la “XVII Conferencia Regional de Directores Generales de Aduanas de las Américas y el Caribe (CRDGA)” organizado por la SUNAT.	April: Participation of BASC's managers and executives in the “XVII Regional Conference of Customs General Directors in the Americas and the Caribbean (CRDGA)” organized by SUNAT.
2016	Agosto: Participación de BASC PERÚ en el Foro “APEC 2016” a través de su vicepresidente Sr. Carlos Vargas Loret de Mola, bajo el tema “Perspectiva del sector privado en el Programa OEA”. Participación de BASC PERÚ en el marco del “Taller de Buenas Prácticas en los puntos críticos para la implementación del Acuerdo de Facilitación del Comercio (AFC) de la Organización Mundial del Comercio para los países del APEC”, la Sra. Kandy Escobar Carmona, Gerente de Formación y Capacitación de BASC PERÚ, desarrolló el tema “Fomento de las PYMES para la implementación del Acuerdo de Facilitación del Comercio de la OMC”.	August: Participation of BASC PERU in the Forum “APEC 2016” through its vice-president Mr. Carlos Vargas Loret de Mola, on the theme “Perspective of the private sector in AEO Program”.
2018	Mayo: Firma de convenio entre BASC PERÚ y SUNAT con el objetivo de promover un comercio internacional seguro mediante el Programa OEA. Bajo ese acuerdo, se han incrementado las actividades interinstitucionales a nivel de capacitaciones, aportes técnicos y coordinaciones permanentes. Junio: Participación de BASC PERÚ en el WCO IT 2018 (World Customs Organization IT Conference and Exhibition) donde se expuso sobre la seguridad de la cadena de suministros y se hace referencia al Programa OEA.	May: Signing of the agreement between BASC PERU and SUNAT with the aim of promoting a safe international trade through AEO program. According to that agreement, inter-agency activities have increased at the level of trainings, technical contributions and ongoing coordination. June: Participation of BASC in WCO IT 2018 (World Customs Organization IT Conference and Exhibition) where was exposed about supply chain security and references are made to AEO program.

	DIFUSIÓN	MEDIA
2011	Agosto: Difusión previa y posterior del Seminario “Operador Económico Autorizado (OEA) y su implementación en el Perú” a través de BASC PERÚ.	August: Previous and further dissemination of the Seminary through BASC.
2012	Mayo: Difusión en Boletín BASC sobre el Curso de Interpretación y Aplicación de la Norma y Estándares BASC V04:2012, dirigido a funcionarios de la SUNAT. Setiembre: Difusión del lanzamiento del Programa OEA de la SUNAT.	May: Dissemination in the BASC Newsletter on the Course on Interpretation and Implementation of the Rule and Standards BASC V04:2012, addressed to the SUNAT's civil servants. September: Dissemination of launch of the SUNAT's AEO Program.
2013	Marzo: Entrevista a la Sra. Tania Quispe – Superintendente de la SUNAT, Revista Cargo Security edición N° 14 de BASC PERÚ. Setiembre: Entrevista a la Sra. Blanca Barandiarán - Gerente de la Gerencia de Operador Económico Autorizado, en la Revista Cargo Security edición N° 16 de BASC PERÚ, sobre el programa OEA de la SUNAT y el artículo “La certificación OEA y quiénes podrían obtenerlo rápidamente”.	March: Interview to Ms. Tania Quispe - SUNAT's Superintendent, “Cargo Security” Magazine of BASC PERU. September: Interview to Ms. Blanca Barandiarán – Operating Manager and User's Help of the National Intendancy in the Cargo Security Magazine of BASC PERU on the SUNAT's AEO program and the article “AEO certification and who could obtain it quickly”.
2014	Grabación y difusión de diversos testimonios dirigidos a los asociados que han certificado OEA.	Recording and dissemination of several testimonies addressed to the partners who have certified AEO.
2015	Enero: Difusión en Boletín BASC sobre el curso de “Iniciativas Globales de Seguridad” haciendo mención del programa OEA. Setiembre: Editorial en la revista Cargo Security edición N° 24 “Logramos el programa OEA: Empresas, autoridades e instituciones internacionales” a cargo del Sr. Raúl Saldías, Past President. Entrevista al jefe de la SUNAT, Sr. Martín Ramos Chávez sobre la “Situación mundial del programa OEA”. Artículo en la revista Cargo Security edición N° 25 “El rol de la cooperación público – privada en el futuro de la facilitación del comercio y la seguridad en las fronteras” a cargo del Sr. Allen Gina, Ex Funcionario de la Aduana Estadounidense.	January: Dissemination in the BASC Newsletter on the course “Global Security Initiatives” by mentioning AEO program. September: Editorial in the Cargo Security Magazine “We obtained the AEO program: companies, authorities and international institutions”. Interview to the Head of SUNAT and articles regarding “Global situation of AEO program”, as well as the article by Allen Gina, former staff member of the US Customs.
2016	Enero: En el Boletín BASC, se dio cobertura sobre el “IV Seminario del programa OEA de México (NEEC)”; el mismo que agradeció el apoyo de BASC. Febrero: En Boletín BASC se hizo difusión de la charla “Requisitos para Implementar OEA”. Junio: En la revista Cargo Security se publicaron artículos sobre “La implementación mundial de programas OEA”, “Las certificaciones BASC y OEA/SUNAT se complementan” y “El nuevo tercer pilar del Marco SAFE de la OMA”.	January: In the BASC Newsletter was covered the “IV Seminar of AEO program in Mexico (NEEC)”, the same one that acknowledged the support by AEO. February: In the BASC Newsletter was disseminated the talk “Requirements to implement AEO”. June: Articles were published in the Cargo Security Magazine on “The global implementation of AEO programs”, “BASC certifications and AEO/SUNAT are complemented” and “The new third pillar of the IMO's SAFE framework”.
2017	Junio: En la revista Cargo Security edición N° 31, se tomó cobertura sobre el Programa OEA con artículos sobre los “12 años del Programa OEA” y “Latinoamérica cuenta con 13 programas OEA activos y 5 en proceso”.	June: In the Cargo Security Magazine was covered the AEO program with articles on “12 years of AEO program” and “Latin America has 13 active AEO programs and 5 in progress”.
2018	Noviembre: Amplia cobertura en la revista Cargo Security sobre las aduanas y el programa OEA. Incluyendo artículos y entrevistas a directivos de la SUNAT.	November: Comprehensive coverage in the Cargo Security Magazine on customs and AEO program, including articles and interviews to the SUNAT officials.

	CAPACITACIÓN	TRAINING
2010	Junio: Becas integrales a funcionarios de la SUNAT para formación como Auditores Internacionales.	June: Full fellowships to the SUNAT officials for their training as International Auditors.
2012	Abril: Curso: "Interpretación de la Norma y Estándares BASC V04:2012" realizado en el Instituto de Administración Tributaria y Aduanera (IAT) SUNAT.	April: Course "Interpretation and Implementation of the Rule and Standards BASC V04:2012", carried out in the Institute of Tax and Customs Administration (IAT) – SUNAT.
2013	<p>Mayo, junio, agosto, noviembre: Curso BASC/OEA/CTPAT sobre la implementación de la certificación OEA. Curso de Auditores Internos BASC y Ceremonia de Clausura del 41° Curso de Auditores Internacionales WBO Ponencia de los representantes del OEA y BASC en evento "Encuentro de Exportadores de Bolivia", ENEX 2013 organizado por la Cámara Nacional de Exportadores de Bolivia (CANEB).</p> <p>Octubre: Videoconferencia BASC y Aduana de Bolivia, sobre plataformas para la implementación del OEA. Curso dirigido a los funcionarios de la SUNAT sobre la Interpretación de la Norma y Estándares BASC.</p>	<p>May, August, November: Course BASC/AEO/C-TPAT on the implementation of AEO certification. Presentation by representatives of AEO and BASC in an event organized by the National Chamber of Exporters of Bolivia (CANEB).</p> <p>October: BASC videoconference and Customs from Bolivia on platforms for the implementation of AEO. Course addressed to the SUNAT officials on the Interpretation and Implementation of BASC's Rule and Standards.</p>
2014	Marzo, mayo, julio: Charlas de sensibilización para gremios BASC PERÚ, que incluyó la entrega de un díptico del programa OEA – SUNAT. Capacitación a la Aduana de Bolivia. Curso BASC / OEA / CTPAT.	March, May, July: Talks on awareness for BASC associations, including a brochure of the AEO-SUNAT program. Training to Customs from Bolivia. Course BASC / AEO / CTPAT.
2015	Octubre: Charlas gratuitas del Programa OEA para empresas certificadas BASC. Noviembre, diciembre: Capacitación a los Auditores Internacionales BASC en las normas legales vigentes para aplicar al Programa OEA.	October: Free talks of the AEO program for certified BASC companies. November, December: Training to BASC international auditors in the rules to be implemented in the AEO program.
2016	Febrero y abril: Charla gratuita "Requisitos para implementar OEA" y "Programa Operador Económico Autorizado" dirigido a las empresas certificadas BASC.	February and April: Free talk on "Requirements to implement AEO" addressed to certified BASC companies.
2017	Charlas gratuitas de manera mensual, todo el año sobre BASC / OEA / CEDRO. Dirigidas a empresas BASC a nivel nacional. Se tiene como registro: 123 charlas y 3,803 participantes.	Monthly and annually free talks on BASC / AEO / CEDRO addressed to BASC companies at national level. We have as a record: 123 talks and 3803 participants.
2018	Enero – Octubre: 215 charlas gratuitas sobre BASC / OEA / CEDRO. Dirigidas a empresas certificadas BASC a nivel nacional.	January – October: 215 free talks on BASC / AEO / CEDRO addressed to certified BASC companies at national level. We have as total registration the participation of 7411 attendees.



El nuevo papel de las aduanas en el mundo

THE NEW ROLE OF CUSTOMS IN THE WORLD

Digitalización, acuerdos comerciales, y regulaciones, son las tendencias clave previsibles para las aduanas y comercio exterior a nivel global.

Digitalization, trade agreements and regulations are the key trends and predictable for customs and foreign trade globally.

En un escenario en que el mundo avanza rápidamente en su camino a la digitalización, los gobiernos y la administración pública también están tratando de moverse en esta línea con la misma velocidad. Dentro de este sector, las aduanas de todos los países del mundo buscan, dentro de sus posibilidades en los casos de países en desarrollo, estar a la altura de sus pares.

El desarrollo de la digitalización se da dentro del mundo de la tecnología de la información y las comunicaciones (TIC) y este campo está presente en la gestión de las aduanas de hoy. Utilizan "sistemas digitales para cobrar y salvaguardar los aranceles aduaneros, controlar el flujo de mercancías, personas, medios de transporte y dinero, y asegurar el comercio transfronterizo de delitos, incluido el terrorismo internacional..." (WCO News, Feb. 2016). La minimización del uso del papel en la gestión aduanera obedece a esta tendencia de realizar operaciones

In a scenario where the world is moving rapidly in its way to the digitalization, governments and public administration are also trying to move on that line with the same speed. Within this sector, customs of all countries seek within their possibilities to be equal to their peers regarding the developing countries.

The advancement of the digitalization happens within the world of Information and Communications Technology (ICT) and this area is present in the current administration of customs; the same ones that use "digital systems to collect and protect the customs duties, control the flow of goods, people, means of transport, money and ensure the cross-border trade of offences, including international terrorism..." (WCO News, Feb.2016).

The minimization of the use of paper in the customs management is due to the tendency to carry out electronic transactions, which conducts to a more efficient customs environment that is conducted based

electrónicas, lo cual conduce a un entorno aduanero más eficiente que se desenvuelve a base de soluciones y servicios digitales para hacer más fácil la vida de todos los operadores del comercio internacional, incluyendo a las entidades de control de fronteras nacionales.

Sin embargo, en este escenario digital, las aduanas en el mundo enfrentan también otros retos importantes, tal como ha señalado Hans-Michael Wolfgang, profesor de la Universidad de Muenster, Alemania, durante la Conferencia Global de Revisión de la Convención Revisada de Kyoto, realizado en noviembre pasado. Para el profesor Wolfgang las aduanas se hallan en medio de retos globales marcados por el incremento de la población mundial, la incertidumbre en el desarrollo económico, la necesidad de la protección del medio ambiente y el retroceso en el proceso de globalización y en conceptos como nacionalización, multilateralismo y regionalismo.

Además, existe la necesidad de una aduana mundial interconectada con el soporte de organizaciones multilaterales (Naciones Unidas, OMC, OMA) y de objetivos de desarrollo sustentable en buena salud, buenas prácticas, crecimiento económico, industria, innovación e infraestructura, paz, justicia e instituciones fuertes.

En relación a los retos tecnológicos, el mundo de las aduanas se halla en medio de crecientes formas de tecnologías disruptivas como la Internet de las cosas, inteligencia artificial, biometría, robótica, tecnología de cadena articulada, realidad virtual, social media, etc. Además, es importante observar que las innovaciones están siendo manejadas por el sector privado, lo que implica que mientras este actúa el sector público reacciona, y mientras las compañías transnacionales actúan globalmente, las aduanas actúan solo nacionalmente. Esta situación lleva a que las aduanas tengan la necesidad del uso de nuevas tecnologías para alcanzar la facilitación del comercio y la seguridad, así como la necesidad de un manejo coordinado de las fronteras.

En el campo de la legislación, el control aduanero debe seguir avanzando mediante acuerdos internacionales "soft law" (guías de acción, códigos de conducta, declaraciones de política, los cuales no son directamente obligatorios) tales como el acuerdo sobre comercio y tarifas, acuerdos de facilitación del comercio, la convención de Kyoto, y el marco SAFE de estándares para asegurar y facilitar el comercio.

Frente a estos retos, recientemente en Junio del presente año la Organización Mundial de Aduanas (OMA) decidió la revisión del Convenio Internacional sobre la Simplificación y Armonización de los Procedimientos Aduaneros como parte de avanzar en la necesidad de garantizar procedimientos aduaneros modernos y eficientes en el siglo XXI. Este proceso de revisión exhaustiva de un instrumento clave como es el Convenio de Kyoto Revisado (RKC por sus siglas en inglés), es un paso estratégico en la evolución de las aduanas para permitirle avanzar en correspondencia con los avances en otros campos relacionados, como la informática, tecnología, la economía y las tendencias sociales.

on solutions and digital services to make it easier the life of all international trade operators, including the bodies supervising national borders.

However, in this digital scenario, customs in the world also face other major challenges, as was pointed out by Hans-Michael Wolfgang, professor at the University of Münster (Germany) during the World Conference on Revised Kyoto Convention (RKC) carried out last November. For professor Wolfgang, customs are in the midst of global challenges marked by the increasing world population, uncertainty in the economic development, the need for environmental protection, regression in the globalization process and in concepts such as nationalization, multilateralism and regionalism.

Furthermore, there is a need for World Customs interconnected with the support of multilateral organizations (UN, WTO and WCO) and sustainable development goals in good health, best practice, economic growth, industry, innovation, infrastructure, peace, justice and strong institutions.

Concerning technological challenges, the world of customs is in the midst of growing forms of disruptive technologies as Internet of things, artificial intelligence, biometrics, robotics, sprocket technology, virtual reality, social media, etc. Furthermore, it is important to observe that innovations are being managed by private sector, which implies that, public sector responds while private sector works. While transnational companies proceed globally, customs operate at national level. This situation conducts to customs have the need for using new technologies to reach the facilitation of trade and security, as well as the need for a coordinated operation of frontiers.

In the field of legislation, the customs control must make further progress through international agreements "soft law" (guidelines for action, codes of conduct, policy statements, which are not directly binding); such as the agreement on trade and fees, trade facilitation agreements, Kyoto Convention, SAFE framework of standards to ensure and facilitate trade.

Given these challenges, recently in June of this year, the World Customs Organization (WCO) decided the review of the International Convention on Customs Process Simplification and Harmonization as part of advancing on the need for ensuring modern and efficient customs procedures in century XXI. This process of comprehensive review of a key instrument, such as the Revised Kyoto Convention (RKC) is a strategic step in the evolution of customs to enable it to make progress in line with advances in other related fields, such as computing, technology, economy and social trends.

Relation Trade – Customs

There's no doubt about the close relationship

Relación comercio – aduanas

No hay duda de la estrecha relación existente entre el comercio, una actividad en constante evolución (nuevas regulaciones, tecnologías, riesgos y oportunidades), con las operaciones aduaneras, una actividad que actúa como engranaje del flujo del intercambio internacional de bienes.

Para algunos especialistas, las estrategias o modalidades de negociaciones de acceso al mercado han llegado a un estancamiento desde 1996, año cuando la Organización Mundial de Comercio (OMC) puso a este tema como eje de las negociaciones comerciales. Según Christina Haas Bruni y Jean-Baptiste Délèze, de la firma PwC, entre 2000 y 2015 el número de acuerdos bilaterales o regionales de libre comercio (TLC) casi se duplicaron en todo el mundo. Sin embargo, el tremendo aumento de los acuerdos bilaterales sería una clara consecuencia del estancamiento en la OMC.

Según dichos especialistas, hacia finales de los años 90 solo unas pocas administraciones aduaneras habían implantado sistemas electrónicos de despacho de aduanas. Casi veinte años después, los avances

between trade, an activity in continuous evolution (new regulations, technologies, risks and opportunities) and customs operations that act as gear in the flow of international exchange of goods.

For some experts, the strategies or modalities in the market access negotiations have reached an impasse since 1996 when the World Trade Organization (WTO) put this topic as axis of trade negotiations. According to Christina Haas Bruni and Jean-Baptiste Délèze of PwC Company, between 2000 and 2015, the number of regional or bilateral free trade agreements (FTA) almost doubled around the world. However, the drastic increase of bilateral agreements would be a clear consequence of the impasse in the WTO.

As indicated by both experts, at the end of the 1990s, only a few Customs Administrations had implemented electronic customs clearance systems. Almost twenty years later, technological progress and safety requirements post-11 September became inconceivable not to use electronic clearance in cross-border



tecnológicos y los requisitos de seguridad posteriores al 11S, hicieron inconcebible no utilizar la autorización electrónica en trámites transfronterizos. En las siguientes décadas, los trámites sin papeles serán la norma.

Por otra parte, los controles y las regulaciones relacionados con la exportación constituyen uno de los principales obstáculos que enfrentan los operadores de comercio exterior, pues por su diversidad y obligatoriedad hasta pueden representar un instrumento de los gobiernos para imponer sanciones políticas. De esta manera, el panorama comercial actual presenta claramente tres tendencias: comercio preferencial como resultado de acuerdos (bilaterales o multilaterales), aduanas electrónicas, y regulaciones de despacho y exportación. En los siguientes años estos factores seguirán configurando el modo en que las empresas realicen sus actividades comerciales.

proceedings. Over the following decades, procedures without papers will be part of the standard.

On the other hand, controls and regulations related to export represent one of the main obstacles faced by foreign-trade operators, because their diversity and obligation can represent an instrument by governments to impose political sanctions. In this way, the current trade landscape clearly represents three trends: preferential trade as the result of agreements (bilateral and multilateral), e-customs and regulations on dispatch and export. In the following years, these factors will continue to configure the way in which companies carry out their commercial activities.

Fuente / Source: OMC, OMA, PwC



Hace menos de tres décadas las aduanas en el mundo iniciaron una radical transformación para estar al nivel de las necesidades de la economía y el comercio global. Hoy forman parte crucial de la seguridad del comercio y del desarrollo.

Less than three decades, customs in the world started a radical transformation in order to be at the level of the needs of economy and global trade. Nowadays, customs are crucial part of development and trade security.

El mundo de la administración aduanera inició una profunda transformación en la década de los 90 con el inicio de reformas estructurales iniciadas por países que comprendieron la necesidad urgente de mejorar las prácticas y los procedimientos que ya se habían tornado obsoletos y por lo tanto muy ineficientes para las necesidades de crecimiento del comercio mundial.

La Declaración de Columbus por parte de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) durante el Simposio sobre Eficiencia en el Comercio organizado por la UNCTAD en octubre de 1994 en Estados Unidos, representó la oficialización de una ola reformadora a nivel mundial. La OMA presentó a las administraciones de aduana y al mundo empresarial un conjunto de recomendaciones destinadas a facilitar el intercambio de mercancías a través de líneas básicas para la reforma y modernización.

Entre los países que ya habían iniciado reformas de sus aduanas estaban Argentina y Perú (Manuel Castilla D., BID, 1998) como resultado de “la llegada al poder de gobiernos decididos a abrir las economías al exterior y necesitaban contar para ello con una aduana radicalmente diferente”. En simultáneo con la simplificación del sistema tributario nacional del país, proceso que llevaría en el 2002 a incluir dentro de ella las funciones de recaudación de impuestos y de administración aduanera, como resultado de la fusión de las dos entidades diferentes que hasta entonces se

The world of customs administration started a deep transformation during the 1990s with the beginning of structural reforms initiated by countries that had realized the urgent need to improve practices and procedures, which had become obsolete, and therefore, too inefficient for development needs of world trade.

The Columbus Declaration by the World Customs Organization (WCO) during the symposium on “Trade efficiency” organized by UNCTAD in October 1994 in USA represented the formalization of a reform tendency worldwide. WCO presented to the customs administrations and business world a set of recommendations aimed at facilitating the exchange of goods through basic lines for reform and modernization.

Among countries that had already started deep reforms of their respective customs were Argentina and Peru (Manuel Castilla D., BID, 1998) as the result of “the accession to power of governments committed to open economies to the outside, and therefore, they needed to have a radically different customs office”. In this way, there has been intention of breaking the mold concerning customs management outdated that were counterproductive with technological progress in transport and communication in international trade.

In case of the National Tax and Customs Administration Superintendency (SUNAT), in 1991 it started its structural reform simultaneously with the simplification of national taxation system, a process that in 2002 in-

El programa OEA-SUNAT

THE AEO - SUNAT PROGRAM

De acuerdo a Rafael García Melgar, Superintendente Nacional Adjunto de Aduanas de la SUNAT, el Operador Económico Autorizado (OEA) es un esquema que nació en el seno de la Organización Mundial de Aduanas con el fin de asegurar y facilitar el comercio internacional. Contiene una serie de estándares que apuntan a un estricto control de los procesos que acompañan el flujo internacional de mercancías, desde su fabricación hasta la entrega al consumidor.

El supuesto detrás de esta iniciativa es evitar que los embarques sufran alteraciones o que su comercio lícito se convierta en lo contrario, protegiendo así no sólo los fundamentos del comercio sino también a la población en general. A cambio del cumplimiento de estos altos estándares de seguridad se otorga a las empresas certificadas una serie de facilidades en sus operaciones de comercio exterior.

Desde su creación en el año 2005, el esquema ha tenido gran acogida; actualmente existen 77 países con modelo OEA implementado y otros 17 en proceso de implementación, conforme lo indica el Compendio de la OMA publicado en el año 2018.

According to Rafael García Melgar, Deputy National Superintendent of Customs at SUNAT, the Authorized Economic Operator (AEO) is a scheme that was born into the World Customs Organization in order to ensure and facilitate international trade. It contains a number of standards pointing to a strict control of processes that accompanying the international flow of goods, from their manufacturing until delivery to the consumer.

The assumption behind this initiative is to avoid that shipments suffer changes or their legal trade become the contrary, thereby protecting not only fundamentals of trade, but also population in general.

Certified companies obtain a number of facilities in their foreign trade operations in exchange for the implementation of these high safety standards.

Since its creation in 2005, the scheme was well received. Nowadays, there are 77 countries with implemented AEO pattern and other 17 in the process of implementation, as reflected in the WCO Compilation published in 2018.



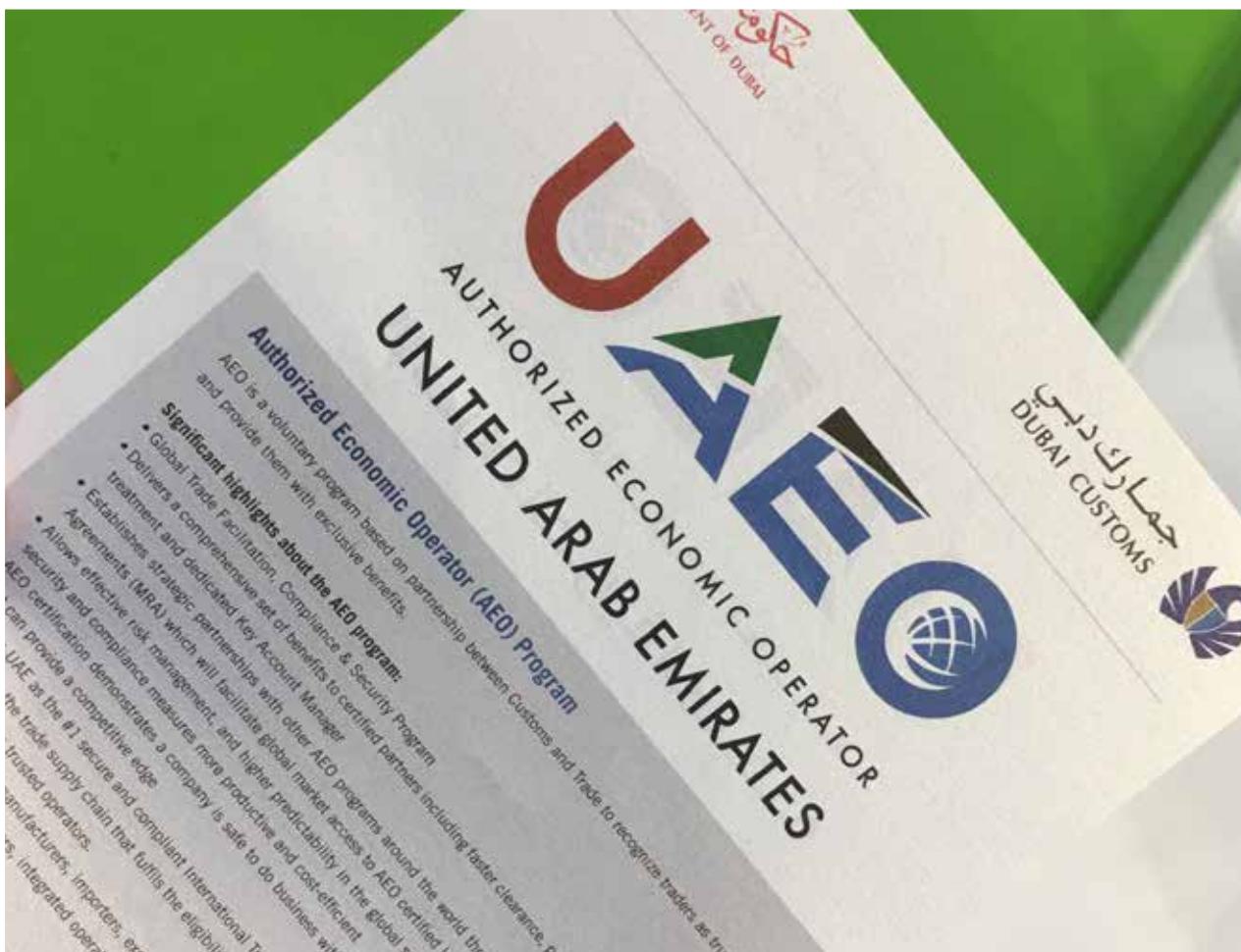
Fuente / Source: (<http://www.wcoomd.org/en/Topics/Facilitation/Instrument%20and%20Tools/Tools/AEO%20Compendium>).

dedicaban a dichas actividades. Asimismo, en el 2011 se fortaleció su labor en relación a la lucha contra la evasión y elusión tributaria, el contrabando y el tráfico ilícito de mercancías, la facilitación del comercio exterior, la ampliación de la base tributaria y el crecimiento sostenido de la recaudación fiscal.

Como puede observarse, la seguridad de la cadena de suministros del comercio peruano recae también en las funciones de la SUNAT, labor que viene realizando encomiablemente. Una poderosa herramienta para ello, tal como lo es para todas las aduanas del mundo, es el Operador Económico Autorizado (OEA), esquema de seguridad aduanera que la SUNAT está desarrollando positivamente en los últimos años, contando con el complemento de la certificación BASC. 

cluded the functions of tax collection and customs administration because of the fusion of two different entities that until then were involved in such activities. Furthermore, in 2011, its work in relation to tax evasion combat, smuggling, illicit trafficking of goods, facilitation of foreign trade, broadening the tax base and sustained growth of tax revenue was strengthened.

As can be seen, the security of Peruvian trade's supply chain also lies in the SUNAT functions, work done commendably. A powerful tool to that end, as it is for all customs in the world, is the Authorized Economic Operator (AEO), customs security scheme that SUNAT is developing positively in the last years, with the support of BASC certification. 



El programa OEA y su expansión mundial

AEO PROGRAM AND ITS GLOBAL EXPANSION

La seguridad de la cadena de suministro avanza con la expansión del programa Operador Económico Autorizado de la OMA.

Supply chain security is moving forward with the expansion of the program Authorized Economic Operator of WCO.

El programa de Operadores Económicos Autorizados (OEA) es el esquema aduanero que ha alcanzado mayor expansión mundial en la historia comercial del mundo. Según el documento Compendio de Empresas OEA 2018 de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), hasta julio del presente año 169, de los 182 países miembros de la OMA (93%), han firmado cartas de intención comprometiéndose a implementar el Marco SAFE en cuyo marco está incluido el programa OEA. Asimismo, existían 77 programas OEA operativos además de otros 17 programas OEA en

The program Authorized Economic Operator (AEO) is the customs scheme that has reached further global expansion in trade history of the world. According to the document "Compendium of Companies AEO 2018" of the World Customs Organization (WCO), until July of this year, 169 out of 182 countries members of WCO (93%), have signed letters of intent by committing themselves to implement the SAFE framework where is included the AEO program. Furthermore, there are 77 operative AEO programs,

Programas OEA operativos en América AEO programs operational in America

País	Nombre del programa	Alcance
Argentina	Sistema Aduanero de Operadores	Impo / Expo
Bolivia	Confiables (SAOC)	Expo
Brasil	Operador Económico Autorizado	Impo / Expo
Canadá	Programa OEA Brasilero	Impo / Expo
Colombia	Socios en Protección (PIP)	Expo
Costa Rica	Operador Económico Autorizado P. de Facilitación Aduanera para el Comercio Confiable (PROFAC)	Expo
Chile (*)	Operador Económico Autorizado	Expo
Rep. Dominicana	Operador Económico Autorizado	Impo / Expo
El Salvador (*)	Operador Económico Autorizado	General
Ecuador	Operador Económico Autorizado	Expo
Guatemala	Programa OEA de Guatemala	Impo / Expo
Jamaica	Operador Económico Autorizado	Impo
México	Operador Económico Autorizado	Impo / Expo
Paraguay	Operador Económico Autorizado	Impo / Expo
Panamá	Operador Económico Autorizado	Expo / Seaports Sea Carriers
Perú	Operador Económico Autorizado	Exportadores, Importadores, Almacenes, Agente de Aduanas y Courier.
Uruguay	Operador Económico Calificado	General
Estados Unidos	Alianza Aduanas – Comercio Contra el Terrorismo (C-TPAT)	Impo / Expo

Fuente / Source: Compendio de programas OEA 2018, OMA. Compendium of programs AEO 2018, WCO.

(*) Figuran como programas en desarrollo. They are shown as programs in development.

desarrollo, 31 programas de cumplimiento de aduanas operacionales y 2 programas de cumplimiento de aduanas que serán lanzados en breve plazo.

Diferenciados por la fecha de creación y ocasionalmente por un nombre diferente a “Operador Económico Autorizado” los programas OEA existentes en América y el resto del mundo tienen un denominador común: están enfocados en la seguridad de la cadena de suministro internacional, en concordancia con las disposiciones de la OMA sobre la facilitación del comercio.

En un nivel de mayor detalle de las características de cada programa OEA, en el documento señalado se puede apreciar también que entre cada programa existen diferentes condiciones o requerimientos para las empresas en caso deseen pertenecer al programa, en temas relativos a obligaciones aduaneras y tributarias, solvencia financiera, entre otros, según las condiciones de cada realidad nacional. [CS](#)

17 on going, 31 operational customs compliance programs and 2 customs compliance programs that will be launched immediately.

Differentiated by the creation date and occasionally by a different name than “Authorized Economic Operator”, the AEO programs existing in America and the rest of the world have a common denominator: they are focused on the international supply chain security, in line with the WCO provisions on trade facilitation.

In a higher level of detail, the features of each AEO program, according to the mentioned document, demonstrate the existence of different conditions and requirements for companies in case they wish to belong to the program regarding customs and tax obligations, financial strength, among others, according to the conditions of each national reality. [CS](#)



WCO SAFE Framework of Standards



A 13 años del Marco SAFE de la OMA 13 YEARS OF THE SAFE FRAMEWORK OF THE WCO

Hace trece años la Organización Mundial de Aduanas (OMA) adoptó el Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Mundial (Marco SAFE), la iniciativa para asegurar el comercio internacional con mayor expansión global hasta la fecha.

Thirteen years ago, the World Customs Organization (WCO) adopted the Regulatory framework to Secure and Facilitate Global Trade (SAFE framework), initiative to ensure international trade with greater global expansion until now.

La Organización Mundial de Aduanas (OMA) adoptó en junio de 2005 el Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Mundial (Marco SAFE) y desde entonces este documento ha pasado por actualizaciones y mejoras. La versión 2007 del documento incorpora disposiciones detalladas sobre las condiciones y los requisitos para las aduanas y los operadores económicos autorizados (OEA), los que fueron desarrollados inicialmente en un documento separado. Esta fusión obedeció a la percepción de que las Aduanas y las empresas podrían beneficiarse más teniendo todas las disposiciones relativas al Marco SAFE y el programa OEA fácilmente disponibles en un único instrumento integrado.

Posteriormente, en junio de 2010, la OMA publicó su Paquete SAFE el cual reunió a todos sus instrumentos y lineamientos que apoyan la implementación del Marco

The World Customs Organization (WCO) adopted in June 2005 the Regulatory framework to Secure and Facilitate Global Trade (SAFE Framework) and since then this document has been through several updates and improvements. Version 2007 of the document incorporates detailed provisions on conditions and requirements for customs and Authorized Economic Operators (AEO), which were originally developed in a separate document. This fusion resulted from perception that customs and companies could benefit more with all provisions related to the SAFE framework and AEO program, readily available in a single integrated instrument.

Subsequently, in June 2010, WCO published its SAFE kit, which brought together all its instruments and guidelines that support implementation of SAFE

SAFE. La versión de junio de 2012 del Marco SAFE incluye las nuevas partes 5 y 6 en relación a los temas de Gestión Coordinada de Fronteras y la Continuidad y Reanudación del Comercio. Asimismo, un nuevo anexo I para definiciones, incluyendo la definición de “carga de alto riesgo” el cual también fue añadido entonces.

En la versión junio del 2015 del Marco SAFE se incorporó el Pilar 3 para fomentar una cooperación más estrecha entre las aduanas y otros organismos gubernamentales, asegurando de este modo una respuesta gubernamental eficiente y eficaz a los desafíos de seguridad de la cadena de suministro. Esta versión también incorporó estándares para la “Información adelantada de pre-embarque” (Pre-loading Advance Cargo Information, ACI) en relación a la carga aérea con la finalidad de realizar una primera capa de análisis de riesgos de seguridad; así como introdujo la definición de “contenedor” para los propósitos del Marco SAFE y, además, actualizó pertinentemente su texto en vista del desarrollo de los volúmenes 1 y 2 del compendio Gestión de Riesgos de la OMA.

Resalta en aquella oportunidad lo dicho por la OMA: **“Es inaceptable e innecesario inspeccionar cada envío. De hecho, si esto se llevara a cabo se paralizaría el comercio mundial”**, lo cual reflejaba la fuerte discusión (promovida por EEUU) por realizar inspecciones a la totalidad de las cargas como parte de la gestión de riesgos.

Los detractores de la propuesta apostaban a la utilización intensiva de sistemas informatizados para los análisis de riesgo por parte de las administraciones aduaneras del mundo, lo cual permitiría no sobrecargar a la comunidad comercial internacional con distintos requisitos para asegurar y facilitar el comercio, además de la necesidad de cumplir otras normas internacionales. Esta posición era compartida por la OMA a través de su política de elaborar normas aduaneras internacionales que no repitan o contradigan otros requisitos intergubernamentales.

Como resultado de su actualización cada tres años, en la versión 2018 lanzado en junio pasado, el Marco SAFE aumenta los objetivos de la OMA en relación al fortalecimiento de la cooperación entre las administraciones aduaneras (intercambio de información, el reconocimiento mutuo de controles así como del programa Operadores Económicos Autorizados - OEA y la asistencia administrativa mutua). Además, exige una cooperación aduanera mejorada con las agencias gubernamentales que regulan el flujo de armas, de materiales peligrosos y de pasajeros, así como con las entidades responsables de los flujos postales. Además, el documento ahora también incluye una lista completa de beneficios OEA con ciertos beneficios mínimos garantizados.

Elementos básicos del Marco SAFE

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

1. El Marco armoniza los requisitos de la información electrónica avanzada sobre los envíos destinados al interior, al exterior o que están en tránsito.
2. Cada país que adopte el Marco SAFE se compromete a aplicar un enfoque de análisis de riesgo para resolver las amenazas de la seguridad.
3. Estipula que, a pedido del país de destino, la

framework. Version of June 2012 of the SAFE framework includes new parts 5 and 6 regarding the topics on Coordinated Border Management and Continuity and Resumption of Trade. Furthermore, it has a new annex I for definitions, including the “high-risk cargo” definition that was also added.

The Pillar 3 was incorporated in the version of June 2015 of the SAFE framework to promote a closer cooperation between customs and other government agencies, thus ensuring an efficient and effective government response to the security challenges in supply chain. This version also incorporated standards for Pre-loading Advance Cargo Information, ACI concerning air cargo in order to carry out a first layer of analysis of security risks. The “container” definition was also introduced for the SAFE framework’s purposes, and its text was updated accordingly considering the development of volumes 1 and 2 of the compendium Risk Management at WCO.

On that occasion was emphasized the point made by WCO: **“It is unacceptable and unnecessary to inspect each consignment. In fact, world trade would be paralyzed if that happens”**, which reflected the huge fight (promoted by USA) in order to carry out inspections to the whole of cargoes as part of risk management.

Opponents of the proposal opted for the intensive use of computerized systems for risk analyses by customs administrations worldwide, which would make it possible to avoid overload to the international business community with different requirements to secure and facilitate trade, along with the need to meet other international rules. This position was shared by WCO through its policy to develop international customs standards that not to repeat or contradict other intergovernmental requirements.

As a result of its update every three years, in version 2018 launched in the last June, SAFE framework enhances the WCO’s objectives regarding the strengthening of cooperation among customs administrations (information exchange, mutual recognition of controls, as well as the program Authorized Economic Operators - AEO and mutual administrative assistance). Furthermore, it requires a customs cooperation enhanced with government agencies that regulate the flow of arms, hazardous material and passengers, as well as entities responsible for mail flows. In addition, the document also includes a complete list of AEO benefits with some guaranteed minimum benefits.

Basic elements of SAFE Framework

As recalled, SAFE framework has four elements:

1. The framework harmonizes requirements of advanced electronic information regarding the consignments to domestic, foreign or in transit.
2. Each country to adopt SAFE framework is committed to implement a risk analysis ap-

- aduana del país de despacho realizará una inspección de los contenedores y de la carga de alto riesgo con destino al exterior, preferentemente utilizando equipos de detección no intrusiva como por ejemplo, máquinas de rayos X y detectores de radiación.
4. El Marco SAFE define los beneficios que las Aduanas ofrecerán a las empresas que cumplan con las normas de seguridad de la cadena logística y que apliquen las mejores prácticas.

Los pilares del Marco SAFE

Los cuatro elementos básicos del Marco SAFE se basaban hasta el 2015 en dos pilares: a) asociación Aduanas-Aduanas y b) Aduanas-Empresas. Esta estrategia del pilar o columna presenta muchas ventajas, suponen un conjunto de normas que se combinan para facilitar la comprensión y la rápida aplicación internacional. En junio del 2015 se añadió el tercer pilar c) cooperación entre Aduanas y otras entidades gubernamentales.

Este tercer pilar contempla la cooperación institucional a tres niveles: cooperación dentro del gobierno; cooperación técnica entre los gobiernos; y la cooperación multinacional. La OMA ya ha desarrollado un número de herramientas que apoyan este tercer Pilar, en particular los Compendios sobre Gestión Coordinada de Fronteras y la Ventanilla Única (Compendiums on Coordinated Border Management y Single Window), documentos que en forma continua son actualizados.

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

La cooperación es clave

Desde sus inicios, el Marco Normativo SAFE dio mucha importancia a la cooperación entre las aduanas y otros organismos gubernamentales e intergubernamentales que participan en el comercio internacional y la seguridad de la cadena de suministro. En el Marco SAFE 2015 se introdujo una serie de herramientas e instrumentos claves, en especial la Gestión Coordinada de Fronteras y la Ventanilla Única que impacta y da pautas para la cooperación entre aduanas y otros organismos gubernamentales e intergubernamentales.

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

Existe una variedad de maneras de cooperación: compartir instalaciones, equipamiento, y bases de datos así como información, y realizar conjuntamente evaluaciones de riesgos, programas de validación o inspecciones. Todo esto a nivel nacional e internacional. 

- proach to solve security threats.
3. It states that, upon the request of the destination country, the country of dispatch's customs office will inspect containers and high-risk cargo for the outside, preferably using non-intrusive detection equipment such as e.g. X-ray machines and radiation detectors.
 4. SAFE framework defines the benefits that Customs will offer to companies that meet the supply-chain security standards and best practices.

Pillars of SAFE framework

The four basic elements of SAFE framework were based on two pillars until 2015: a) association Customs-Customs and b) Customs-Companies. This pillar's strategy has many advantages, which are a set of standards that combine to facilitate understanding and rapid international implementation. A third pillar was added in June 2015, c) cooperation among Customs and other government bodies.

This third pillar includes institutional cooperation in three levels: cooperation within government; technical cooperation among governments and multinational cooperation. WCO has already developed a number of tools that support this third pillar, especially compendiums on Coordinated Border Management and Single Window, documents that are updated on an ongoing basis.

11 standards (see respective table) are mentioned among technical specifications established by WCO to implement this third pillar, which are organized in the following groups: cooperation within government, cooperation among and with governments and multinational cooperation.

Cooperation is the key

Since its inception, SAFE Regulatory Framework gave much importance to cooperation among customs and other governmental and intergovernmental bodies that participate in international trade and supply chain security. In SAFE Framework 2015 was introduced a range of key tools and instruments, especially the Coordinated Border Management and Single Window that impact and provide guidelines for cooperation among customs and other governmental and intergovernmental bodies.

The main objective of this cooperation is to ensure that response of governments to the supply-chain security challenges is efficient and effective by avoiding duplication of requirements and inspections, rationalizing the processes, and ultimately, working towards global standards to secure the movement of goods in accordance with facilitation criteria.

There is a variety of cooperation ways: share facilities, equipment and databases; as well as information and jointly implement risk assessments, validation programs or inspections. All this at national and international level. 



Los nodos logísticos y los riesgos de manipulación

LOGISTIC NODES AND RISKS OF MANIPULATION

El concepto de nodo logístico ayuda a las empresas poder identificar con mayor claridad los puntos críticos de riesgo de su cadena de suministros.

The concept of logistic node helps enterprises to identify most clearly the risk critical points of its supply chain.

Las cadenas de suministro internacional están estrechamente ligadas a las operaciones logísticas entre las zonas de origen y las de destino en el exterior. Dentro de este escenario internacional existen plataformas logísticas en ambas zonas, las cuales consisten en infraestructuras construidas y dispuestas especialmente para el desarrollo de actividades logísticas. En estas áreas se concentran, por ejemplo, funciones y actividades de valor agregado, áreas de servicios planeados para atender una multiplicidad de clientes, los cuales forman parte de los nodos, puntos donde se da una necesidad de ruptura de la carga en el proceso de las cadenas logísticas y de transporte.

Por ruptura de la carga se hace referencia al lugar donde se realiza un cambio de modo de transporte (terrestre a aéreo o a marítimo, por ejemplo) y donde además, como se señaló, se pueden realizar tareas que aportan valor a la cadena de distribución; es decir,

international supply chains are closely bound to the logistic operations between the zones of origin and those of destination in the exterior. In this international scenery, there are logistic platforms in both zones, which consist of infrastructures built and prepared for the development of logistic activities. Added value functions and activities are concentrated in these areas as well as, for example, areas of planned services to assist a great variety of customers, which are part of the nodes, points where a need of load interruption in the process of the logistical chains and transport.

By load interruption, reference is made to the place where a change of transport mode (ground to air or to maritime, for example) is carried out and where, as described before, tasks can be carried out, which provide value to the supply chain; that is, for example, goods received in large amounts might go through a packaging process.

por ejemplo, mercancías recibidas en cantidades grandes podrían pasar por un proceso de envasado.

Un nodo logístico forma parte de la red de distribución de una determinada zona geográfica nacional o regional, un tipo de industria, o de actividad de una empresa. Su función es contribuir al uso eficiente de los recursos logísticos, tanto propios como de terceros. A nivel nacional es posible identificar nodos logísticos principales y secundarios que pueden tener la capacidad de influir en las políticas comerciales relacionadas a la competitividad y el crecimiento.

Situación en el Perú

El ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú (MTC) plantea el tema de los nodos logísticos en el documento Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte. Plan de Mediano y Largo Plazo (PMLP) de agosto de 2014. Según este documento los nodos logísticos “son aquellos lugares

A logistic node is part of the distribution network of a certain national or regional geographic zone, an industry type, or activity of an enterprise. Its function is to contribute to the efficient use of the logistic resources, both own and third parties. It is possible nationwide to identify main and secondary logistic nodes that could have influence in the trade policies related to the competitiveness and the growth.

Condition in Peru

The Ministry of Transport and Communications (MTC) set out the issue of the logistic nodes in the document Development Plan of the Transport Logistic Nodes: Plan of Medium and Large Term (PMLP) of August 2014. According to this document, logistic nodes “are those places where the added demand of many logistical chains are, in which naturally a process of load

Nº	Nodos logísticos donde se puede manipular la carga	Logistic nodes where load can be manipulated
1	Punto de origen de la carga (proveedor o fábrica)	Point of origin of the load (provider or fabric).
2	Punto de origen del embalaje	Point of origin of the packaging.
3	Punto de origen del contenedor (carga contenerizada)	Point of origin of the container (containerized load).
4	Acoplamiento de carga y embalaje	Load and packaging connection.
5	Consolidación de carga o sellado de contenedores	Consolidation of load or container sealing.
6	Almacenaje antes del transporte	Storage before transport.
7	Movimiento de carga al puerto de origen	Load movement to the port of origin.
8	Puerto de origen (aeropuerto, terminal o instalación marítima, empresa de transporte terrestre)	Port of origin (airport, maritime terminal or facility, ground transport enterprise).
9	Transporte internacional	International Transport.
10	Puerto de entrada (aeropuerto, terminal o instalación marítima, puerto de entrada fronterizo).	Port of entry (airport, maritime terminal or facility, frontier port of entry).
11	Movimiento al punto de desconsolidación	Movement of deconsolidation point.
12	Almacenaje antes de procesar	Storage before processing.
13	Desconsolidación	Deconsolidation.
14	Movimiento hacia el destino	Movement to the destination.
15	Destino	Destination.
16	Flujo de información asociada con la carga (extremo a extremo).	Flow of load associated information (end to end).

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

donde se encuentra la demanda agregada de varias cadenas logísticas en los que naturalmente ocurre un proceso de unitarización o fragmentación de la carga, conlleve o no un proceso de comercialización en paralelo.”

De acuerdo al MTC una plataforma logística es una infraestructura nodal que aprovecha las rupturas de carga en las cadenas de transporte y logística para concentrar actividades y funciones técnicas de valor añadido. Se trata de un conjunto de instalaciones (bodegas, patios, terminales intermodales, edificios de oficinas...), recursos (humanos y materiales), sistemas de información y de gestión necesarios para llevar adelante las operaciones de las cadenas de suministro o logística. Tienen por objetivo general realizar una ordenación territorial mediante la oferta de infraestructura logística que permita una concentración de este tipo de actividades y la disminución y optimización de los flujos de mercancías.

Los riesgos

Si bien las plataformas logísticas (nodos por extensión) persiguen diversos objetivos importantes como reducir costos y maximizar la eficiencia, reducir las inversiones en infraestructura, optimizar los flujos de transporte, descongestionar el tráfico en zonas urbanas y suburbanas, facilitar los cambios modales de transporte, generar oportunidades de desarrollo para los operadores logísticos, etc., también pueden ser espacios donde podrían generarse riesgos contra la integridad de las mercancías destinadas al exterior.

Los riesgos pueden romper la seguridad de la cadena de distribución. Este es un asunto considerado como delicado por organismos globales como la Organización Mundial de Aduanas (OMA), el Grupo de los Ocho (G8) y la Organización Marítima Internacional (OMI), debido a la preocupación por proteger la cadena logística internacional de actos del terrorismo internacional y otras actividades delictivas, pero sin descuidar los principios de facilitación comercial. La OMA, por ejemplo, recomienda a los países crear una infraestructura técnica adecuada, incluyendo sistemas aduaneros de TI (tecnología informática), y elaborar un marco legal nacional que legisle las siguientes directrices:

- La evaluación de riesgos y los controles en la exportación,
- La utilización de una referencia única de envío,
- Quién debe facilitar la información y quién es legalmente responsable,
- Qué información se debe solicitar a quién a efectos de evaluación de riesgos,
- La garantía de que la información se envía una única vez,
- A quién se debe transmitir dicha información,
- Cuándo y en qué punto del procedimiento comercial debe facilitarse la información,

unitization or fragmentation occurs, involving or not a process of commercialization in parallel”.

According to MTC, a logistics platform is a nodal infrastructure that uses the breaking loads in transport chains and logistics to concentrate activities and technical functions of added value. It's about a set of facilities (warehouses, yards, intermodal terminals, office buildings, etc.), resources (human and materials), information and management systems necessary to carry out the operations of supply chains or logistics. Their general objective is to carry out a land management through the provision of logistics infrastructure allowing a concentration of this kind of activities, reduction and optimization of flow of goods.

Risks

Although the logistic platforms (nodes by extension) pursue various important objectives like reducing costs and maximizing the efficiency, reducing the investments in infrastructure, optimizing the transportation flows, decongesting the traffic in urban and suburban zones, facilitating the modal changes of transport, generating development opportunities for logistic operators, etc., can also be areas where risks against the integrity of the merchandising destined to the exterior can be generated.

The risks can break the security of the distribution chain. This is considered as a delicate issue by global organisms like the World Customs Organization (WCO), the Group of Eight (G8) and the International Maritime Organization (IMO), due to the concern about protecting the international logistical chain from the acts of the international terrorism and other criminal activities, but without neglecting the principles of trade facilitation. The WCO, for example, recommends countries creating an appropriate technical infrastructure, including customs systems of IT (Information Technology), and elaborating a national legal framework that legislates the following directives:

- The evaluation of risks and controls in the exportation,
- The use of a single reference of shipment,
- Who must facilitate information and who is legally liable,
- Which information must be requested whom for the purpose of risk evaluation,
- The guarantee that the information is delivered only once,
- To whom that information must be transmitted,
- When and at which point of the trade procedure the information must be facilitated.

- El modo en que dicha información se debe facilitar,
- De qué métodos de simplificación y facilitación dispondrá la Aduana para las empresas autorizadas y los operadores económicos seguros,
- En qué modo se recibirá y protegerá la información recibida.

- How that information must be facilitated.
- Which simplification and facilitation methods Customs shall have available for authorized enterprises and reliable economic operators,
- How the information shall be received and protected.

Riesgos en los nodos logísticos

Considerando la definición de los nodos logísticos el inicio de este artículo, es posible pensar en los puntos de riesgo que pueden presentar los procesos comprendidos en la cadena de operaciones logísticas. Al respecto, valga recordar el importante trabajo realizado por especialistas internacionales en el 2007 en relación a la Estrategia de EEUU para mejorar la seguridad de su cadena de suministros.

Hallaron 16 nodos críticos donde podrían suceder manipulaciones. Estos 16 nodos, expuestos en el cuadro respectivo, reflejan los puntos críticos de una típica cadena logística de exportación en las cuales las empresas deben enfocar su atención para prevenir amenazas a la seguridad, ello como parte de la política de manejo de riesgos de la organización. Este listado es representativo y no ha perdido actualidad.

Las directrices de la OMA mencionadas y, sobre todo, el Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Mundial (Marco SAFE), abarcan los estándares que sirven para el manejo adecuado de los riesgos en los nodos. Tales directrices fueron adoptadas en el año 2004 pero al siguiente año, en junio de 2005, la OMA adoptó el Marco SAFE y además fue presentado para que los países miembros de la OMA los adopten como fundamentos básicos para la seguridad de la cadena de suministros a nivel global.

Como se recuerda, inicialmente el Marco SAFE se sustentaba en dos pilares: (1) las asociaciones de aduanas a aduanas y (2) las asociaciones de aduanas a empresas. En el año 2015 se añadió el pilar (3) la relación de aduanas con otros organismos públicos. El Marco SAFE es actualmente reconocido por la comunidad empresarial y los gobiernos del mundo, como la principal herramienta de la OMA para asegurar la cadena de suministro.

Al decir comunidad empresarial nos referimos a todas las empresas relacionadas al comercio internacional, los que finalmente son las protagonistas en las cadenas de suministro, tales como fabricantes, importadores, exportadores, transportistas, consolidadores, puertos, aeropuertos, operadores de terminales, operadores integrados, depósitos y distribuidores. Las directrices señaladas fueron elaboradas con la participación de todos estos tipos de empresas alrededor del mundo. 

Risks in the logistic nodes

Considering the definition of logistic nodes at the beginning of this article, it is possible to think about the risks points that the process included in the chain of logistic operation can present. In that regard, it is worth recalling the important work performed by international specialists in 2007 related to the USA Strategy for improving its supply chain security.

There were found 16 logistic nodes where may occur manipulations. These nodes, exposed in the corresponding chart, reflect the critical points of a typical logistical chain of exportation, in which the enterprises should focus its attention in order to prevent threats to its security, as part of the politic of risk management of the organization. This list is representative and still up-to-date.

The mentioned WCO directives and, specially, the Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade (SAFE Framework) cover the standards that serve for the appropriate management of the nodes risks. Those directives were adopted in 2004 but in the next year, in June 2005, WCO adopted the Framework SAFE and, additionally, it was presented in order that the WCO member countries adopt them as main basis to the supply chain security at global level.

As we recall, the Framework SAFE was based originally on two pillars: (1) associations of customs to customs and (2) associations of customs to enterprises. In 2015, it was added pillar (3) the relation of customs with other public bodies. The Framework SAFE is currently recognized by the business community and the world governments, as the WCO main tool to ensure the supply chain.

By the term "business community", we refer to all enterprises related to the international trade, which are finally the protagonist in the supply chain, such as manufacturers, importers, exporters, shippers, consolidators, ports, airports, terminal operator, integrated operator, storages and distributor. The noted directives were elaborated with the participation of all these enterprise types around the world. 

Flujo mundial de contenedores en el 2017

WORLD CONTAINER FLOW IN 2017

En 2017 el transporte marítimo total de carga creció 4%, la tasa más alta en los últimos cinco años, mientras que el flujo de contenedores aumentó 6.4%. Las perspectivas del sector fluctúan fuertemente entre elementos políticos y tecnológicos.

In 2017, the total maritime transport of load grew 4%, the highest rate in the last five years, while the container flow increased 6.4%. The sector perspectives fluctuate strongly among politic and technological elements.

Alrededor del 80% del comercio mundial en volumen y más del 70% del comercio mundial medido en dinero se realiza por vía marítima según la UNCTAD (siglas en inglés de la Organización de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo), entidad que recientemente publicó su Informe sobre el Transporte Marítimo 2018 (Review of Maritime Transport 2018).

Según la publicación, en el año 2017 el volumen total del comercio marítimo registró la cifra de 10.7 mil millones de toneladas y experimentó un crecimiento de 4% respecto al año 2016, la mayor tasa registrada en los últimos cinco años. Dentro de este sector, el transporte de carga en contenedores representó el 24.3% del total y tuvo un incremento de 6.4%. Como se recuerda, los años 2015 y 2016 fueron difíciles para el sector, como resultado del cual registró incrementos modestos de 1.1% y 3.1%, respectivamente.

Around 80% of the world trade in volume and more than 70% of the world trade measured in money is carried out by maritime means according to the UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development), entity that recently published its Review of Maritime Transport 2018.

According to the publication, in 2017, the total volume of the maritime trade recorded the figure of 10.7 billion of tons and experienced an increase of 4% regarding the 2016, the highest rate recorded in the last five years. In this sector, the load transport in containers represented 24.3% of its total and had an increase of 6.4%. As we recall, 2015 and 2016 were difficult years for the sector, as result modest increases of 1.1% and 3.1% were recorded respectively.

Additionally, UNCTAD notes that, although the perspectives for the maritime trade are positives,

MUNDO: PRINCIPALES 15 PUERTOS DE CONTENEDORES (MILL. TEU's) WORLD: MAIN 15 CONTAINER PORTS (MILL. TEU's)

Rank	PUERTO	2011	2014	2017
1	Shanghai, China	31.74	35.29	40.23
2	Singapore	29.94	33.87	33.67
3	Shenzhen, China	22.57	23.80	25.21
4	Hong Kong, S.A.R., China	24.38	22.37	20.76
5	Busan, South Korea	16.18	18.42	21.40
6	Ningbo-Zhoushan, China	14.72	19.45	24.61
7	Qingdao, China	13.02	16.62	18.26
8	Guangzhou Harbor, China	14.42	16.16	20.37
9	Jebel Ali, Dubai, United Arab Emirates **	13.00	14.75	15.11
10	Tianjin, China	11.59	14.05	15.21
11	Rotterdam	11.88	12.45	13.60
12	Port Kelang, Malaysia	9.60	10.74	12.06
13	Antwerp, Belgium	8.66	9.14	10.45
14	Xiamen, China	6.47	8.57	10.38
15	Kaohsiung, Taiwan	9.64	10.59	10.24

Fuente / Source: UNCTAD. Review of Maritime Transport 2018

Tendencias que están redefiniendo el transporte marítimo

Trends that are redefining the maritime transport

- 1) **Proteccionismo.** Políticas introspectivas y el auge de sentimientos proteccionistas que podrían restringir los flujos y cambiar los patrones comerciales.
- 2) **Digitalización y comercio electrónico.** Los avances tecnológicos y el reordenamiento de la infraestructura del comercio mundial por influencia de China tiene consecuencias para el transporte y el comercio marítimo. El comercio electrónico aumenta el volumen del comercio marítimo, mientras que la digitalización del transporte marítimo ayudará a responder es la mayor demanda con mayor eficiencia.
- 3) **Exceso de nueva capacidad.** El excesivo optimismo puede llevar a las navieras a aumentar nuevas naves en exceso, lo que, a su vez, podría alterar el equilibrio oferta - demanda con repercusiones en los costos de transporte.
- 4) **Concentración.** La concentración de naves y servicios por alianzas y fusiones puede afectar la competencia con potencial de abuso de poder de mercado.
- 5) **La relación entre los puertos y las navieras de transporte de contenedores.** La reestructuración de las alianzas y la entrada en servicio de buques de mayor tamaño están redefiniendo la relación entre los puertos y las navieras que transportan contenedores.
- 6) **Escala.** El valor del transporte marítimo ya no se determina únicamente por su escala. Su capacidad para aprovechar los adelantos tecnológicos es cada vez más importante.
- 7) **Cambio climático.** Los esfuerzos para reducir la huella de carbono y mejorar las prácticas ambientales siguen ocupando un lugar destacado de en el transporte marítimo.

Protectionism. Introspective policies and the boom of protectionist feelings that could restrict the flows and change the trade patterns.

Digitalization and e-commerce. Technological advances and the reorganization of the world trade infrastructure by influence of China have an impact on the maritime transport and trade. The e-commerce increase the maritime trade volume, while digitalization of the maritime transport shall help to satisfy the demand more efficiently.

Excess of new capacity. The excessive optimism can lead shipowners to increase new ships in excess, which, in turn, could alter the supply – demand balance with repercussions in the transport costs.

Concentration. The concentration of ships and services by alliance and fusions can affect the competition with possible abuse of market power.

The relation between ports and shipowners of container transport. The restructuration of the alliances and the entry in service of larger vessels are redefining the relation between ports and shipowners that transport containers.

Scale. The value of maritime shipping can no longer be determined by scale alone. The ability to leverage technological advances is becoming increasingly important.

Climate Change. Efforts to curb the carbon footprint and improve the environmental performance remain high on the maritime transport.

Fuente / Source: UNCTAD. Review of Maritime Transport 2018

Fuente / Source: World Shipping Council / UNCTAD / CEPAL

Asimismo, la UNCTAD señala que si bien las perspectivas para el comercio marítimo son muy positivas, existen riesgos que generan incertidumbre y los cuales están representados principalmente por el aumento de políticas de corte nacionalista que están llevando al aumento del proteccionismo comercial.

Además, la tensión comercial entre China y Estados Unidos, las dos economías más grandes del mundo, así como el aumento de la incertidumbre de las relaciones multilaterales entre Canadá, México, Estados Unidos y la Unión Europea, podrían acrecentar las fricciones comerciales y conducir a una guerra comercial que afectarían la recuperación económica y remodelar los patrones de comercio marítimo mundial.

Otros elementos de incertidumbre incluyen la actual transición energética global, los cambios estructurales en economías como China y los cambios en los patrones de desarrollo de la cadena de valor global. Pero si se aprovechan las tendencias de cambio de juego, como la digitalización, el comercio electrónico (e-commerce) y la Iniciativa Belt and Road, cuyo impacto exacto aún no se ha entendido completamente según la UNCTAD, se podría impulsar el avance de la globalización. 

there are risks that generate uncertainty and which are represented mainly by the increase of nationalist policies which are resulting in the increase of the trade protectionism.

In addition, the trade tension between China and the United States, the two biggest economies of the world, as well as the increase of the uncertainty of the multilateral relations between Canada, Mexico, the United States and the European Union, could increase the trade frictions and lead to a trade war that could affect the economic recovery and remodel the patterns of world maritime trade.

Other elements of uncertainty include the current global energetic transition, the structural changes in economies like China and the changes in the development patterns of the global value chain. However, if it takes advantage of the trends of game change, like digitalization, e-commerce and the Belt and Road initiative, whose exact impact has still not been totally understood according to the UNCTAD, a globalization advance could be driven. 



Flujo de contenedores creció en Perú y Latinoamérica

IN PERU AND LATIN AMERICA CONTAINER FLOW GREW

Confirmando el buen desempeño del transporte mundial de contenedores durante 2017, en Perú y la región latinoamericana también se experimentó considerables tasas de crecimiento de este sector.

Confirming the good performance of the world container transport during 2017 in Peru and the Latin-American region, appreciable growth rates were experimented in this sector.

De acuerdo a las estadísticas de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), el flujo de contenedores durante el 2017 en el Perú alcanzó los 2.5 millones de TEUs, monto que representó un incremento del 9.4% comparado con los 2.3 millones de TEUs del año 2016.

According to the statistics of the National Port Authority (APN), the container flow during 2017 in Peru reached the 2.5 million TEU, sum that represented an increase of 9.4% compared to the 2.3 million TEU in 2016.

Según se puede apreciar en el cuadro respectivo, entre los principales terminales portuarios con mayor movimiento de contenedores destacan el Terminal Norte Multipropósito del puerto del Callao, administrado por APM Terminals Callao, con algo más de un millón de TEUs y el Terminal de Contenedores - Zona Sur del puerto del Callao, administrado por DP World Callao, con cerca de 1.3 millones de TEUs.

Por otro lado, de acuerdo a cifras de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), el movimiento de carga contenerizada en los puertos de América Latina se incrementó en alrededor de 6.1% durante el 2017. De modo similar al ámbito mundial, este porcentaje representa una recuperación respecto a los tres últimos años, cuando se observaron tasas de crecimiento bajas o negativas en el movimiento de contenedores a nivel regional.

Los países cuyos movimientos de contenedores tuvieron una mayor contribución al comportamiento final en el volumen de carga en la región fueron República Dominicana (24,0%), Colombia (13,3%), México (12,2%), Panamá (10,1%) y Brasil (5,0%). Una menor contribución, pero destacable, hubo en Honduras (9,8%), Perú (9,4%), Argentina (6,7%), Uruguay (5,8%), Chile (5,7%) y Ecuador (4,7%).

En la región latinoamericana el volumen total del comercio contenerizado en 2017 alcanzó los 50,6 millones de TEU (contenedor de 20 pies), los cuales se distribuyen entre los primeros 40 puertos del ranking regional, representando alrededor del 87% del total. Los 10 puertos top de la región comprenden el 48,2%. 

As it can be seen in the respective chart, it should be noted, among the main port terminal with higher container movement, the Multipurpose North Terminal in Callao port, managed by APM Terminals Callao, with more than one million TEU and the Container Terminal – South Zone of Callao port, managed by DP World Callao, with around 1.3 million TEU.

On the other hand, according to the figures of the United Nations Economic Commission for Latin America (CEPAL), the containerized load movement in Latin-American ports increased around 6.1% during 2017. In a similar way to world level, this percentage represents a recovery regarding the three last years, when rates of low or negative growth were observed in the container movement at regional level.

Countries whose container movements had a greater contribution to the final performance in the load volume in the region were Dominican Republic (24,0%), Colombia (13,3%), Mexico (12,2%), Panama (10,1%) and Brazil (5,0%). A lower contribution, but remarkable, were in Honduras (9,8%), Peru (9,4%), Argentina (6,7%), Uruguay (5,8%), Chile (5,7%) and Ecuador (4,7%).

In Latin-American region, the total volume of

Perú: Movimiento de contenedores 2017 (TEUs) Peru Container Movement 2017 (TEU)

TOTAL	2,519,026
Paita	228,367
Callao	2,250,224
APM	1,002,965
DPW	1,247,259
Matarani	18,183
Ilo	6,672

Fuente / Source: UNCTAD. Review of Maritime Transport 2018

Latinoamerica: Puertos top de contenedores En millones de TEUs Latin America: Top container ports In million TEU

Puerto	País	2016	2017
Colon	Panamá	3.2	3.9
Santos	Brasil	3.4	3.6
Balboa	Panamá	3.0	3.0
Manzanillo	México	2.6	2.8
Cartagena	Colombia	2.3	2.7
Callao	Perú	2.0	2.2
Guayaquil	Ecuador	1.8	1.9
Kingston	Jamaica	1.4	1.6
Buenos Aires	Argentina	1.4	1.5
San Antonio	Chile	1.3	1.3

Fuente / Source: CEPAL / APN

the containerized trade in 2017 reached 50,6 million TEU (20-foot container), which are distributed among the first 40 ports in the regional ranking, representing around 87% of its total. The top 10 ports in the region cover the 48,2%. 

BASC en grupo de trabajo de la OMA junto a otras corporaciones

BASC IN WCO WORK GROUP TOGETHER WITH OTHER CORPORATIONS



El Grupo Consultivo del Sector Privado – GCSP (PSCG por sus siglas en inglés) de la OMA sostuvo una reunión en Bélgica a mediados de octubre. En el evento fueron recibidos como nuevos miembros del grupo las siguientes empresas y entidades: Michelin, SABIC, **BASC**, Fonterra, IATA, IBM, L Brands y Reanult-Nissan-Mitsubishi. La agenda de la reunión incluyó discusiones sobre los avances y desafíos para el Convenio Revisado de Kyoto, el comercio electrónico, los grupos regionales del sector privado, y presentaciones hechas por miembros del PSCG sobre inteligencia/intercambio de datos en los tratados de libre comercio y tecnologías de información y comunicación. La próxima reunión con los nuevos integrantes está prevista para los días 15 y 16 de abril de 2019 en la sede de la OMA.

Miembros del GCSP con directivos de la OMA en la reciente reunión sostenida en octubre de 2018. Aparece en la vista el Sr. Fermín Cuza, presidente internacional de World BASC Organization (WBO).

PSCG members with WCO executives in the recent meeting held in October 2018. Mr. Fermin Cuza, international president of World BASC Organization (WBO) appears in the view.

The Private Sector Consultative Group – PSCG of the WCO held a meeting in Belgic in mid-October. In the event, the following enterprises and entities were received as new members of the group: Michelin, SABIC, **BASC**, Fonterra, IATA, IBM, L Brands and Renault-Nissan-Mitsubishi.

The meeting agenda included discussions about the advances and challenges for the Revised Kyoto Convention, the e-commerce, the private sector regional groups, and presentations made by PSCG members about intelligence/exchange of data in free trade agreement and information and communications technologies. The next meeting with the new members is planned for April 15th and 16th, 2019 in OMA headquarters.

BASC participó en reunión de la ONU sobre desarme

BASC PARTICIPATED IN UN MEETING ABOUT DISARMAMENT

Por invitación del Instituto de las Naciones Unidas para la investigación sobre el desarme (UNIDIR) BASC participó en la primera sesión de trabajo del Grupo Mixto de participantes en la industria de armamento. La reunión se realizó a inicios de octubre en Ginebra, Suiza.

UNIDIR promueve el control de armamento y el desarme, contribuye a la prevención de conflictos y aporta propuestas para la elaboración de programas y políticas públicas que conduzcan a un mundo pacífico y próspero. Desde el 2015 realiza su trabajo mediante tres fases de trabajo: 1) análisis del control del uso y

It should be mentioned that UNIDIR promote the armament control and the disarmament, contributing to the prevention of conflicts and the elaboration of proposals of programs and public policies that lead to a pacific and prosperous world. Since 2015, it performs its job through three phases: 1) Analysis of the use and final user control and the harmonization between governments; 2) Generate conscience of the problem and qualify in good practices; and 3) Organize the role and responsibility of



(De der. a izq.) Fermín Cuza, Presidente de la World BASC Organization (WBO); César Venegas, Gerente General de BASC PERÚ; Kunio Mikuriya, Secretario General de la OMA; y Gustavo Romero, Intendente de Control Aduanero de la SUNAT; en la edición 17 de la Conferencia y Exhibición Tecnológica de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) realizado en Lima, Perú.

Grupo de trabajo de UNIDIR conformado por UNIDIR work group conformed by manufacturer enterprises of armament and ammunition. On behalf of BASC, Mr. Alvaro Alpizar participated (second from right). By invitation of the United Nations Institute for Disarmament Research (UNIDIR) BASC participated in the first work session of the Mixed Group of participants in the armament industry. The meeting was held in early October in Geneva, Switzerland.

usuario final y la armonización entre gobiernos; 2) generar conciencia del problema y capacitar en buenas prácticas; y 3) organizar el rol y la responsabilidad del sector privado en el flujo de armas convencionales y su contribución para prevenir el mal uso y su desvío.

En dicha reunión, que abordó la tercera fase, Alvaro Alpízar, Presidente de la Junta Directiva de World BASC Organization expuso sobre temas como el proyecto institucional Global BASC (plataforma dinámica para la gestión de riesgo y el fortalecimiento de la cadena de suministro), el Operador Económico Autorizado de la OMA, el Acuerdo de Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC) y el rol de BASC en la seguridad y facilitación del comercio del siglo XXI.

the private sector in the flow of conventional weapons and its contribution to prevent the inappropriate use and its diverting.

In that meeting, which presented the third phase, Mr. Alvaro Alpízar, chairman of the board of directors of World BASC Organization explain about subjects like the Global BASC institutional project (dynamic platform for the risk management and the supply chain strengthening), the WCO Authorized Economic Operator, the Trade Facilitation Agreement of the World Trade Organization (WTO) and the role of BASC in 21st century trade security and facilitation.

BASC es miembro de nuevo grupo de trabajo de la OMA

BASC IS MEMBER OF WCO NEW WORK GROUP

Durante la última reunión de Directores de Aduanas de América y el Caribe celebrada en abril de 2018 en México, se estableció el nuevo grupo de trabajo Grupo Regional del Sector Privado (RPSG). En este nuevo grupo los representantes del sector privado de las Américas y el Caribe trabajaran de la mano con la Organización Mundial de Aduanas OMA).

Por invitación de los organizadores, BASC es miembro activo del nuevo grupo consultivo junto con otras asociaciones y empresas de la región. De esta manera, BASC participó en la primera reunión del RPSG realizado en noviembre de 2018 en Brasil, con ocasión del seminario “Programas OEA en las Américas”. Como se recuerda, BASC también forma parte del Grupo Consultivo del Sector Privado de la OMA.

During the last meeting of Directors of Customs of America and the Caribe held in April of this year in Mexico, the new Regional Private Sector Group (RPSG) was established. The same one that will work hand in hand with the World Customs Organization (WCO).

By invitation of the organizer, BASC is active member of the new consultative group with other associations and enterprises in the region. In this manner, BASC participated in the first RPSG meeting held in November 2018 in Brazil, on the occasion of the seminar “AEO Program in the Americas”. As we recall, BASC is also part of the WCO Private Sector Consultative Group.



XXI Conferencia Regional de Directores Generales de Aduanas de las Américas y el Caribe (CRDGA) celebrada en abril de 2018.

XXI Regional Conference of Directors General of Customs for the Americas and the Caribbean Region (CRDGA) held in April 2018.

La OMA reconoce a BASC como referente en programa OEA

WCO RECOGNIZES BASC AS MODEL IN AEO PROGRAM



La Organización Mundial de Aduanas (OMA) publicó la “Guía para la Validación de Programas de Operador Económico Autorizado (OEA)” para proporcionar orientación y apoyo a las Aduanas en la preparación y el desarrollo de las validaciones de empresas bajo el programa OEA. **En la publicación (pág. 9) se puede apreciar la inclusión de BASC entre las organizaciones indicadas como uno de los programas que deberían aplicar las empresas para llevar a cabo una validación del proceso OEA de manera efectiva.**

Cabe recordar que desde la firma del Memorándum de Entendimiento en 2007, BASC ha trabajado con la OMA en diferentes áreas, entre ellas la promoción y el apoyo a los programas OEA. **Asimismo, BASC también forma parte de grupos de trabajo de la OMA como el Grupo Consultivo del Sector Privado (PSCG) y el Grupo del Sector Privado Regional (RPSG) a nivel de las Américas y el Caribe.**

The World Customs Organization (WCO) published the “Guide for Program Validation of Authorized Economic Operator (AEO)” to provide orientation and support to the Customs in the preparation and development of the enterprise validations in the AEO program. **The inclusion of BASC among the organizations indicated as one of the programs that the enterprises should apply in order to conduct an AEO process validation effectively can be seen in the publication (pg. 9).**

It should be mentioned that, since the sign of the Memorandum of Understanding in 2007, BASC has worked with the WCO in various areas, among them the AEO program promotion and support. **Additionally, BASC is also part of WCO work groups like the Private Sector Consultative Group (PSCG) and the Regional Private Sector Group (RPSG) in the Americas and the Caribe.**

World BASC Organization con nuevas oficinas en Miami

WORLD BASC ORGANIZATION WITH NEW OFFICES IN MIAMI



Edificio donde la sede de WBO opera ubicado en Miami, EEUU.

Building where the WBO headquarters operates located in Miami, USA.

World BASC Organization (WBO), con sede en Miami, EEUU, trasladó en mayo pasado sus oficinas centrales al edificio administrativo del Departamento de Aviación ubicado en las inmediaciones del Aeropuerto Internacional de Miami, una zona interconectada globalmente como centro internacional de negocios y logística internacional.

La central telefónica de la WBO ahora es: +1 (305) 602 4420.

Más información y detalle sobre las nuevas direcciones físicas y de correspondencia, visite: www.wbasco.org/contact

World BASC Organization (WBO), with headquarters in Miami, USA, relocated the last May its central offices to the administrative building of the Aviation Department located in the vicinity of the Miami International Airport, globally interconnected zone as international center of business and international logistic.

The WBO telephone exchange is: +1 (305) 602 4420.

Further information and details about the new physical and correspondence addresses in: www.wbasco.org/contact

Misión Empresarial a Houston y Washington

BUSINESS MISSION TO HOUSTON AND WASHINGTON

A inicios de octubre pasado se realizó una visita empresarial a Texas y Washington en EEUU para conocer los procesos de seguridad de los aeropuertos y puertos de dichos estados.

La comitiva estuvo conformada por Rafael García, Superintendente Nacional Adjunto de la SUNAT; Patricia Siles, Presidente del Consejo Directivo de BASC PERÚ; Omar Azañedo, gerente del área de TradeCenter de AMCHAM

y César Venegas, Gerente General de BASC PERÚ. Además de las visitas a infraestructuras logísticas, se llevó a cabo un conversatorio con los funcionarios de la Aduana en Houston sobre el control del ingreso y el desaduanaje de la carga en el aeropuerto y los controles, así como los beneficios C-TPAT durante el proceso multimodal en el puerto de Houston.

From October 8th to 10th, the business visit to Houston and Washington States was carried out to recognize the security processes of those States airports and ports.

For example, in Houston State, the procedure of load entry and exit in airports and ports was recognized, as well as the review of entry procedures and passenger traffic, technologies used to the risk management and control, procedures to maintain the load security, among other main aspects of security logistical chain in the airports.

Among the attendees were Mr. Rafael García, SUNAT National Assistant Superintendent, Mrs. Patricia Siles, chairwoman of BASC PERU Board of Directors, Mr. Omar Azañedo, AMCHAM TradeCenter Area Manager AMCHAM, Mr. César Venegas, BASC PERU General Manager, WBO Communications and Corporative Relations Director.

Subsequently, a discussion with the Customs officials was carried out in Houston about the entry and customs clearing control of load in the airport; it was reviewed the role and responsibility of logistic operators, controls or benefits CTPAT during the process and the multimodal canal in Houston port.



Actualización de la Norma y Estándares de Seguridad BASC

UPDATING SECURITY STANDARDS BASC



Los días 18 y 19 de octubre se llevó a cabo el Curso de Actualización de la Norma y Estándares de Seguridad BASC V05-2017 para auditores internos de empresas certificadas BASC de Panamá, evento que estuvo a cargo de Carlos Reyes, Gerente de Operaciones de BASC PERÚ. Anteriormente, el 28 de setiembre, este curso fue desarrollado también en nuestra sede de Lima.



Last October 18th and 19th, the Course of Standard and Security Standards Updating BASC V05-2017 was carried out for internal auditors of Panama certificated enterprises. 19 participants from various Panamanian BASC enterprises attended, which were updated in knowledge about the Standard and Security Standards BASC V05-2017 by BASC PERU Operation Manager, Mr. Carlos Reyes.

Reporte de Embarques Sospechosos

SUSPICIOUS LOADING REPORT



El pasado 26 de setiembre se llevó a cabo en las instalaciones de BASC PERÚ la charla gratuita “Reporte de Embarques Sospechosos”. Anteriormente, el 23 de agosto, se realizó otro curso similar dictado por la Auditora Internacional WBO y Jefe de Afiliaciones , Paula López, de BAC PERÚ.

Last September 26, the free talk “Suspicious Loading Report” was carried out in BASC PERU facilities. It should be mentioned that previously in August another similar course was carried out by WBO International Auditor, Paula López, from BASC PERU.



Capítulos de BASC PERÚ y BASC PANAMÁ intercambian visitas BASC CHAPTERS OF PERU AND PANAMA EXCHANGE VISITS



Sr. Carlos Reyes, Gerente de Operaciones de BASC PERÚ; Sra. Giomar González, Directora de BASC PANAMÁ; Sra. Yesica Zevallos, Gerente de Administración y Sr. César Venegas, Gerente General, ambos respectivamente de BASC PERÚ.

Durante el mes de junio, agosto y octubre los capítulos BASC de PERÚ y Panamá desarrollaron un programa de actividades de intercambio y cooperación. A mediados de dicho mes la Sra. Giomar González, Directora Ejecutiva del capítulo panameño realizó una pasantía en el capítulo peruano, mientras que el Sr. Carlos Reyes, Gerente de Operaciones y la Sra. Kandy Escobar, Gerente de Capacitaciones de BASC PERÚ estuvieron presentes en Panamá durante los meses de junio y agosto para brindar capacitaciones.

During August, the BASC chapters of Peru and Panama developed a program of exchange and cooperation activities. In the middle of the month, Mrs. Giomar González, Executive director of Panamanian chapter, did an internship in the Peruvian chapter, while Mr. Carlos Reyes, Operation Manager, and Mrs. Kandy Escobar, BASC PERU Training Manager were present in Panama during June and August to provide training.



Participantes del Curso de Auditores Internos BASC realizado en agosto en Panamá, una de las actividades realizadas por ejecutivos de BASC PERÚ durante su visita institucional al capítulo BASC Panamá.

Photograph key: Participant of the Course for BASC Internal Auditors carried out in August in Panama, one of the activities carried out by BASC PERU executives during its institutional visit to the BASC Panama chapter.

Curso sobre programa OEA en Brasil dictado por BASC

Los días 6,7 y 8 de noviembre se realizó un curso dirigido a funcionarios de la Aduana de Brasil sobre la validación del programa del Operador Económico Autorizado (OEA). El curso fue dictado por el Gerente de Operaciones de BASC PERÚ, Sr. Carlos Reyes y el Sr. Jorge Wellmann, Director Ejecutivo del Capítulo BASC Guatemala. El curso tuvo como referencia la guía del validador del OEA y se desarrolló en Curitiba, Brasil.

On November 6, 7 and 8, a course was held for officials of the Brazilian Customs about the validation of the Authorized Economic Operator (AEO) program. The course was performed by Operations Manager of BASC PERU, Mr. Carlos Reyes and Mr. Jorge Wellmann, Executive Director of the BASC Guatemala Chapter. The course was based on AEO Validator Guide and was developed in Curitiba, Brazil.



SUNAT expone sobre el contrabando en el Perú

SUNAT EXPLAINS ABOUT CONTRABAND IN PERU



En setiembre BASC PERÚ organizó el foro “Contrabando en el Perú” dirigido a sus empresas asociadas. El evento incluyó entre otros expositores al Sr. Giovanni Guisado Zuloaga, Gerente de Prevención del Contrabando y Operaciones Especiales de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT). Según la Sociedad Nacional de Industrias (SIN), en los últimos 10 años el contrabando en el Perú creció a una tasa anual de entre 3% y 5%.

Last September 4th, BASC PERU organized the “Contrabando in Peru” Forum with the objective of raising awareness to BASC associated enterprises about latent danger which the trade is exposed to.

As is known, the contraband in Peru is one of the main obstacles of the safe trade and unfortunately, despite the technology and the economic growth, it has not decreased yet.

According to the National Industry Society (SNI), in last 10 years, contraband in Peru grew at an annual rate between 3% and 5%. That is why, during 2017, the value of by contraband entered products exceeded 2,000 million dollars.

These products enter, mostly, at the borders with Bolivia, Chile and Ecuador; however, there is a strong contraband incidence in Callao port.

CAPACITE A SUS CLIENTES Y PROVEEDORES EN EL SGCS BASC



◆ OBJETIVO

Fomentar una cultura de seguridad en los asociados de negocio de las empresas BASC a fin de fortalecer la seguridad de los procesos.



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

◆ DIRIGIDO A

Todas las empresas que sean clientes y proveedores de empresas asociadas a BASC.

◆ CONTENIDO

Amenazas en las operaciones de su Organización.

Iniciativas de Seguridad.

Sistema de Gestión en Control y Seguridad BASC.

Controles para minimizar los riesgos en las operaciones.

◆ LUGAR

- ✓ In House a solicitud.
- ✓ Instalaciones BASC.

◆ DURACIÓN

90 minutos.



INFORMACIÓN

Paula López
paula.lopez@bascperu.org
Tlf.: 612 8300 anexo 2230

Jorge Avila
jorge.avila@bascperu.org
Tlf.: 6128300 anexo 2232

www.bascperu.org





La ruta del narcotráfico lo llevará al abismo



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

21 años promoviendo una cultura de prevención
de seguridad en las operaciones del comercio
internacional.

www.bascperu.org