

Exportando con **Exporberto**



**SUBTEMA:
CONCEPTO DE SEGURIDAD
DE LA CADENA LOGÍSTICA**

TABLA DE CONTENIDO

Contenido

Presentación del subtema	2
Fundamentación del módulo	2
¿Dónde nos encontramos en el curso?	2
Objetivo general	2
Objetivos específicos de aprendizaje	2
Introducción	4
1. Concepto de seguridad de la cadena logística	5
1.1. <i>Cuŕtŕpn t ũbbe Pbstoesti jŕ Agbjotŕ ũsspsjtŕn</i> (CTPAT)	6
1.2. <i>Cpoŕtŕjoes Seŕlusŕŕŕŕ loŕŕŕbŕŕjue</i> (CSI)	7
1.3. <i>Aeubode Cbsgp logpsn bŕŕjpo</i> (ACI)	8
1.3.1. Regla de manifiesto anticipado de 24 horas – Estados Unidos	9
1.3.2. <i>Pse Assjubŕŕ Pse Deŕbstuse Deŕŕŕsbŕŕjpot</i> – Unión Europea	10
1.3.4. <i>Aeubode gŕŕŕog surŕŕŕ</i> – Japón	10
1.3.4. Regla de 24 horas – México	11
1.3.5. Regla de manifiesto anticipado 24 horas – China	11
1.3.6. <i>In qpsŕŕŕ Seŕlusŕŕŕŕ Fŕŕŕog boe Aeŕŕŕŕjpoŕŕ Cbssjes Seŕ ũjseŕ eŕŕŕŕ (10+2)</i> – Estados Unidos	12
1.4. Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP)	14
1.5. Marco SAFE	15
1.6. ISO 28000	20
1.7. Principales certificaciones de seguridad en la cadena logística	21
Glosario	22
Referencias bibliográficas	25
Sobre PROMPERÚ	27
Contáctanos	27

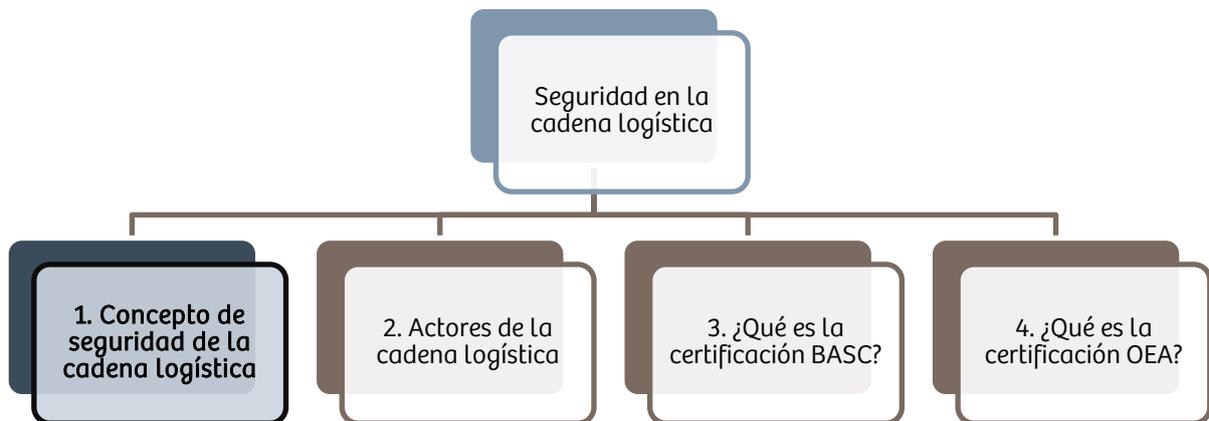
Presentación del subtema



Amigo exportador:

Queremos que este curso sea didáctico y de gran utilidad, para ello necesitamos tu colaboración. Aquí te explicamos el marco general de este subtema.

¿Dónde nos encontramos en el curso?



Objetivo general

Este subtema te permitirá identificar los conceptos asociados a la seguridad en la cadena logística, sus antecedentes y principales hitos.

Objetivos específicos de aprendizaje

A través del desarrollo del subtema “Concepto de seguridad de la cadena logística”, podrás:

- Identificar la definición de seguridad de la cadena logística y sus antecedentes.
- Conocer el programa Customs Trade Partnership Against Terrorism (CTPAT) y su importancia en la seguridad de la cadena logística.
- Conocer el programa Container Security Initiative (CSI) y su importancia en la seguridad de la cadena logística.
- Conocer el programa Advance Cargo Information (ACI) y su importancia en la seguridad de la cadena logística.
- Conocer el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP) y su importancia en la seguridad de la cadena logística.
- Conocer el Marco SAFE y su importancia en la seguridad de la cadena logística.

- Conocer el ISO 28000: Sistemas de Gestión de La Seguridad para La Cadena de Suministro y su importancia en la seguridad de la cadena logística.
- Conocer las principales certificaciones de seguridad en la cadena logística.

Introducción

El comercio internacional es un elemento propulsor esencial de la prosperidad económica de los estados, pero éste es vulnerable a un sinnúmero de actos que podrían dañar gravemente la economía mundial y el bienestar social de las naciones, tales como el terrorismo, la proliferación de armas y materiales de destrucción masiva, el tráfico de armas y explosivos, y el desvío ilícito de bienes de doble uso.

Los trágicos acontecimientos del 11 de setiembre de 2001 impulsaron la renovación del enfoque hacia los aspectos de seguridad en materia de comercio y transporte de carga mundial, que llevaron al establecimiento de nuevos [protocolos](#) para la [trazabilidad](#), inspección de carga y contenedores de exportación e importación, tanto en Estados Unidos como en el resto de los países.

En ese contexto, las iniciativas más visibles fueron las siguientes:

- El programa de certificación voluntaria de Estados Unidos denominada *Customs-Trade Partnership Against Terrorism* (CTPAT, por sus siglas en inglés) y *Container Security Initiative* (CSI, por sus siglas en inglés), lanzados el año 2001 y 2002, respectivamente.
- La implementación de la “[regla de manifiesto anticipado de 24 horas](#)” (*24 hr advance manifest rule*) para embarcaciones que ingresaran a puertos de Estados Unidos, lanzado el año 2003.
- La implementación del *International Ship and Port Facility Security Code* (*ISPS Code*, por sus siglas en inglés) dirigido al segmento de puertos y embarcaciones dentro de la seguridad del comercio marítimo y transporte.

El año 2005, la Organización Mundial de Aduanas (*World Customs Organization* o WCO, por sus siglas en inglés) publicó la guía “*Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade*” (Marco de estándares para asegurar y facilitar el comercio global) llamado también Marco SAFE, el cual marcó el comienzo de las normas modernas de seguridad de la cadena logística y anunció el inicio de un nuevo enfoque para la gestión integral de las mercancías transportadas entre fronteras, además de reconocer la importancia de una asociación más estrecha entre aduanas y empresas.

Por ello, las administraciones aduaneras tienen un rol crítico en los esfuerzos de los gobiernos para mitigar las amenazas que ocurren en el comercio internacional, redefiniendo su rol y llevando a compromisos políticos del más alto nivel para salvaguardar la seguridad [transfronteriza](#).

En el caso de América Latina y el Caribe, la seguridad logística es un tema de creciente importancia regional y crucial para el desarrollo de la región debido a los efectos nocivos, tanto económicos como sociales, que el corte de una cadena logística puede acarrear y por lo mismo, es fundamental coordinar nacional y regionalmente las distintas iniciativas públicas y privadas en esta materia.

1. Concepto de seguridad de la cadena logística

La seguridad de la cadena logística es el conjunto de acciones (programas, sistemas, procedimientos, tecnologías y soluciones) que se realizan para velar por el correcto y oportuno funcionamiento de las cadenas logísticas frente a amenazas que afecten el bienestar económico, social y físico de los ciudadanos y la sociedad en su conjunto.

Las amenazas a la cadena logística se clasifican predominantemente en dos categorías: actividades delictivas y amenazas terroristas.

Actividades delictivas	Amenazas terroristas
<ul style="list-style-type: none">• Robo de la carga.• Robo del medio de transporte.• Tráfico ilegal de bienes o personas.• Evasión de impuestos.• Ataques a nodos de transporte (puertos, aeropuertos y pasos de frontera).	<ul style="list-style-type: none">• Uso de la carga como arma.• Uso del contenedor como arma o dispositivo de contención y transporte de elementos explosivos, radioactivos o contaminantes.• Uso del medio de transporte como arma.• Sabotaje o espionaje industrial.

Fuente: Supply chain security guide. Elaboración propia.

Las principales vías exploradas para lograr el aseguramiento de la cadena logística (que, en algunos casos, se superponen entre sí) son las siguientes:

1. La detección temprana de amenazas a través del análisis y validación de información de la carga por las agencias gubernamentales, mediante la transmisión anticipada de información y sistemas de gestión de riesgo.

2. La certificación o acreditación de los actores de la cadena logística para asegurar que solo entidades e individuos legítimos, seguros y confiables participan activamente en esta cadena.

3. El uso de tecnología sostenible y apropiada que permita a las agencias la revisión ágil y temprana de sus flujos comerciales en su mayor proporción y facilitando los flujos de comercio lícito.

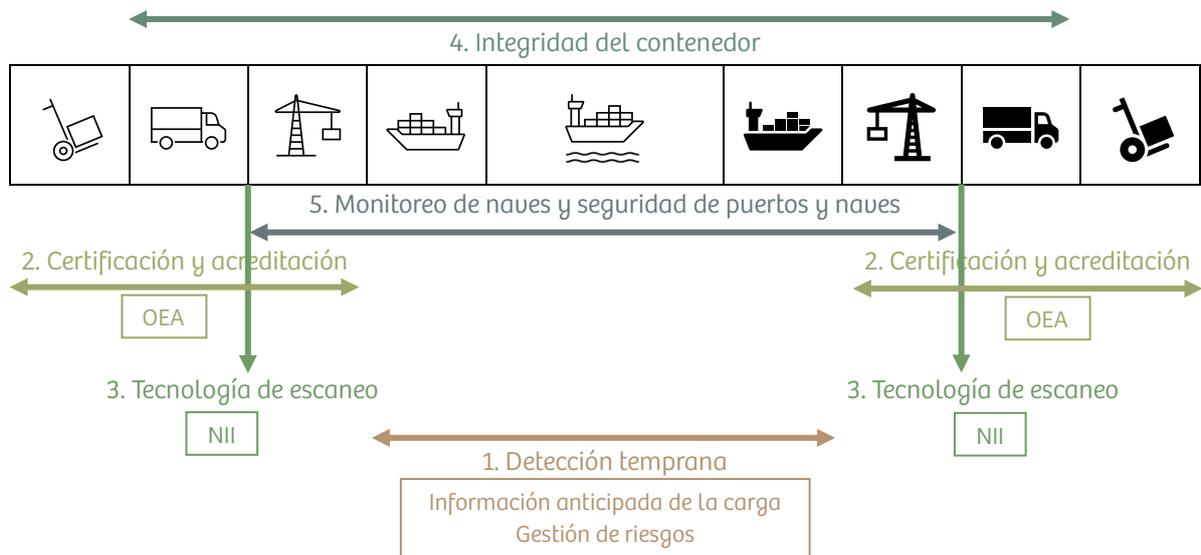
4. El mejoramiento de la integridad de la carga y contenedores durante todo el ciclo del transporte, a través de precintos y sellos, seguimiento y localización, posicionamiento y tecnologías de escaneo.

5. Las regulaciones internacionales en relación al monitoreo de embarcaciones en altamar, la interfase entre naues y puertos, y la seguridad de las instalaciones portuarias.

Fuente: Supply chain security guide. Elaboración propia.

Estas vías se enfocan en diferentes segmentos de la cadena logística, complementándose entre sí y reforzando todo el sistema, mediante la evaluación de la carga desde diferentes ángulos. Los principales elementos para el cumplimiento de estas vías son los siguientes:

- La solicitud de información anticipada de la carga (*Advance Cargo Information* o ACI).
- La gestión de riesgos.
- Las inspecciones no **intrusivas** o invasivas (*Non-intrusive Inspection* o NII).
- Las certificaciones de operadores (operador económico autorizado u OEA).



Fuente: Supply chain security guide. Elaboración propia.

La falta de seguridad en las cadenas logísticas expone a los gobiernos a estas amenazas y atenta contra la competitividad de la economía, al incrementar las primas de seguros y los costos de operación del servicio, los cuales a su vez encarecen el precio final de los productos, haciéndolos menos competitivos internacionalmente.

Por ello, la seguridad es un aspecto fundamental para entrar y mantenerse en los mercados más competitivos y de mayor valor adquisitivo, donde las ventajas competitivas de proximidad o precio pueden ser completamente anuladas si no es posible asegurar una continuidad operacional ante todo evento.

1.1. *Cuŕtupn t Usbe Pbstoesti jq Agbjot t Uspsjtn* (CTPAT)

La certificación voluntaria *Customs Trade Partnership Against Terrorism* (CTPAT) fue desarrollada por la Aduana de Estados Unidos (*U.S. Customs and Border Protection* o CBP, por sus siglas en inglés) en noviembre del año 2001 en coordinación con el sector privado

importador para fortalecer las cadenas de suministro y mejorar la seguridad fronteriza de Estados Unidos.

CTPAT es un programa voluntario en alianza público-privada para proveer el nivel de seguridad de carga más alto a través de la cooperación de los principales actores de la cadena logística internacional, como importadores, navieras, agencias de carga, agentes de aduana y fabricantes.

La certificación voluntaria CTPAT requiere la implementación de una serie de acuerdos en materia de seguridad en toda la cadena logística, identificando brechas en seguridad e implementando medidas específicas y buenas prácticas. El miembro CTPAT debe verificar que sus socios, subcontratistas y proveedores cumplen con los elementos y prácticas de seguridad.

Gracias a CTPAT, sus miembros son considerados de bajo riesgo, además de otros beneficios:

- Reducido número de inspecciones por parte de la aduana.
- Menores tiempos de espera en la frontera.
- Asignación de un especialista en seguridad de cadena logística.
- Acceso al programa de despacho comercial expeditivo o *Free and Secure Trade (FAST) Lanes* en fronteras terrestres.
- Posibilidad de acceder a beneficios adicionales como un operador de comercio de confianza por parte de otras aduanas, con las que se hayan firmados [acuerdos de reconocimiento mutuo](#).

DATOS DE INTERÉS



La página oficial del programa [CTPAT](#) ofrece información de la certificación voluntaria, su funcionamiento, beneficios y datos de contacto de la Aduana de Estados Unidos para obtener mayor información.

La certificación voluntaria [CTPAT](#) puede ser solicitada por operadores de la cadena logística de Estados Unidos, Canadá y México.

1.2. *Contbhoes Sedusjtz lojtbtjue* (CSI)

La iniciativa *Container Security Initiative* (CSI) fue lanzada en enero del año 2002, bajo la posibilidad del uso terrorista de contenedores marítimos como armas o dispositivos de transporte de elementos explosivos, radioactivos o contaminantes.

La CSI permite la identificación e inspección en puerto de origen de los contenedores con riesgo potencial a amenazas terroristas, antes de ser puestos a disposición de las naves destinadas a puertos de Estados Unidos. Para ello, la Aduana de Estados Unidos ha destacado oficiales aduaneros en países que han implementado el programa CSI, para trabajar con las contrapartes locales en la selección e inspección preliminar de contenedores, y realización de investigaciones relacionadas a amenazas terroristas a carga destinada a Estados Unidos.

Para que un país cuente con puertos CSI, éstos deben cumplir una gran cantidad de requerimientos especiales, como la implementación de inspecciones no [intrusivas](#) (NII) a todos

Los bienes que son importados, exportados, en tránsito o transbordados por el país. Asimismo, el puerto debe tener un tráfico de contenedores directo, regular y sustancial hacia puertos de Estados Unidos. Adicionalmente, las autoridades portuarias deben elaborar programas de gestión de riesgos que puedan identificar posibles contenedores de alto riesgo y compartir información con la Aduana de Estados Unidos de forma automatizada para facilitar la mirada conjunta de objetos de alto riesgo.

Los elementos clave de la CSI son los siguientes:

- Identificación de contenedores de alto riesgo. La Aduana de Estados Unidos utiliza herramientas de selección automática para identificar contenedores que suponen un riesgo potencial para terrorismo, basado en información anticipada e inteligencia estratégica.
- Inspección preliminar y evaluación de contenedores antes de embarque. Los contenedores son inspeccionados en la etapa más temprana de la cadena logística, generalmente en el puerto de salida.
- Uso de tecnologías para inspecciones preliminares de contenedores de alto riesgo para asegurar que la inspección sea ágil y sin mermar la velocidad del flujo comercial. Esta tecnología no [intrusiva](#) (NII) incluye rayos X de gran escala, máquinas de [rayos gamma](#) y dispositivos de detección mediante radiación.

La CSI ha sido implementada en puertos de Norteamérica, Europa, Asia, África, Medio Oriente y América Latina y el Caribe, con 58 centros de operación que inspeccionan más del 80% de toda la carga marítima contenerizada importada por Estados Unidos.

DATOS DE INTERÉS



La página oficial de la iniciativa [CSI](#) ofrece información del programa, la relación de puertos que han adoptado la iniciativa y las políticas de sellado para carga contenerizada CSI.

1.3. *Aeubodes Cbsgp logpsn bñjpo* (ACI)

La solicitud anticipada de información de carga o ACI (por sus siglas en inglés) es el concepto detrás de la “regla de manifiesto anticipado de 24 horas” implementada por la Aduana de Estados Unidos en el año 2003. A través de la solicitud anticipada de información, la Aduana de Estados Unidos mejora sus esfuerzos de gestión de riesgos, a través de la selección, identificación y prevención de potenciales terroristas y armas terroristas que podrían ingresar al mercado americano.

Asimismo, la ACI es parte integral de los estándares del Marco SAFE como uno de los cuatro elementos principales, que armoniza los requerimientos de información electrónica anticipada de carga para embarques de exportación, importación y tránsito de mercancías.

La Unión Europea también incorporó el concepto de ACI en los programas de Operador Económico Autorizado, el cual requiere el uso de información electrónica anticipada, archivos electrónicos y cumplimiento de medidas de seguridad para alcanzar los estándares europeos.

Por ello, el requisito ACI ha sido incluido en varios programas alrededor del mundo y se espera que sea implementado por los demás países en los próximos años (más aún en países que comercializan con Estados Unidos, Unión Europea, Japón, México y China). Este mecanismo permite a las autoridades aduaneras tomar decisiones informadas en la selección e intervención de contenedores de importación para concentrar recursos en la carga de mayor riesgo.

Algunos de los programas más relevantes basados en la ACI son los siguientes:

- “Regla de manifiesto anticipado de 24 horas” de Estados Unidos.
- Las declaraciones pre arribo y pre salida de la Unión Europea.
- ACI de Japón.
- “Regla de 24 horas” de México.
- “Regla de manifiesto anticipado de 24 horas” de China.
- El requisito 10+2 de Estados Unidos.

1.3.1. Regla de manifiesto anticipado de 24 horas – Estados Unidos

El Acuerdo sobre Comercio del año 2002 (*Trade Act of 2002*) promovió la promulgación de las regulaciones finales sobre la recopilación obligatoria de información electrónica de la carga, tanto para transporte marítimo, aéreo, ferroviario o carretero, a fin de determinar los embarques de alto riesgo en los plazos más cortos y establecer la seguridad de la carga.

Esta regla requiere que los transportistas y [empresas consolidadoras de carga](#) brinden información a la Aduana de Estados Unidos de la carga de forma detallada antes de que ésta llegue a territorio de Estados Unidos. El plazo para la transmisión de la información es de 24 horas antes de la carga del contenedor a la nave en el puerto / aeropuerto de origen.

La información requerida es la siguiente:

- Nombre/Razón social y dirección de la nave o embarcador.
- Nombre/Razón social y dirección del [consignatario](#) o dueño.
- Dirección del [notificante](#).
- Número de [conocimiento de embarque](#).
- Marcas y números del [conocimiento de embarque](#).
- Número y características del contenedor.
- Números de [precintos](#) o sellos de seguridad.
- Descripción de la carga.
- Peso bruto o cantidad y unidad de medida.

- Código de sustancias peligrosas.
- Primer puerto o lugar de embarque.
- Puerto o lugar donde la carga es descargada fuera de Estados Unidos.
- Puerto o lugar de desembarque fuera de Estados Unidos para exportaciones.
- Método de cargos por transporte del código de pago.

Si la información no fuera enviada dentro del plazo de 24 horas de forma electrónica, los transportistas no podrán cargar los contenedores hacia los Estados Unidos.

1.3.2. *PseAssjubmf PseDeqbstuseDealrbsbtjpot* – Unión Europea

La Comisión Europea propuso en el año 2003 una serie de medidas diseñadas para cumplir las necesidades de seguridad en relación con la carga, relacionadas a la Iniciativa de Seguridad de Carga (CSI). Estas propuestas fueron adoptadas por el Parlamento y Consejo Europeo en el año 2005.

La regulación específica requiere que los operadores faciliten información anticipada a las autoridades aduaneras sobre la carga que ingresa y sale del territorio de la Unión Europea, a fin de gestionar mejor el riesgo de carga y fortalecer el proceso y despacho ágil al arribo, resultando en beneficios para los operadores.

Esta medida no se aplicará hasta que no se defina la información que debe ser incluida en las declaraciones, los plazos para el envío de información, las reglas sobre excepciones al plazo y el marco para el intercambio de información de riesgos entre los estados miembros.

De acuerdo a la información oficial, el plazo para la declaración anticipada de bienes sería el siguiente:

- 24 horas para carga enviada por mar a la Unión Europea y cuya duración de transporte sea superior a 24 horas.
- 2 horas antes para el resto de carga, en caso sea declaración electrónica, y 4 horas antes, si es declaración física.

1.3.3. *Aeubodegijog surai* – Japón

A fin de prevenir ataques terroristas y crímenes de organizaciones internacionales en Japón, y mejorar las medidas antiterroristas y de seguridad del comercio internacional, la ley aduanera japonesa fue modificada para incluir el cumplimiento obligatorio de reglas de información anticipada de carga, tripulación y pasajeros de navíos y aviones. El cumplimiento de estas reglas entró en vigencia el primero de febrero de 2007.

En el caso de transporte marítimo, se requiere la transmisión con una anticipación mínima de 12 horas y no mayor a 24 horas antes del arribo de la nave al puerto de destino. La información requerida es la siguiente:

- Lugar de embarque.
- Lugar de destino.
- Marcas y números.
- Descripción de la carga.
- Cantidades.
- Datos del embarcador y [consignatario](#) de los bienes.
- Número de [conocimiento de embarque](#).
- Número de contenedor.

En el caso de transporte aéreo, se requiere la transmisión con una anticipación mínima de 3 horas y no mayor a 5 horas antes del arribo del avión al aeropuerto de destino.

El envío de información falsa, fuera del plazo o no enviar la información, está sujeto a penalidades monetarias.

1.3.4. Regla de 24 horas – México

La Regla de 24 horas fue implementada por la Aduana de México el 30 de abril del 2008, indicando que los transportistas de carga marítima están obligados a transmitir electrónicamente los detalles del [manifiesto de carga](#).

La transmisión electrónica debe realizarse a más tardar 24 horas antes de la llegada del buque al puerto de carga, de lo contrario, las aduanas impondrán multas. La regla de 24 horas aplica para los cargamentos importados directamente a México, así como para carga que será transbordada en puertos mexicanos.

Las navieras, agentes de carga y [consolidadores de carga](#) que emiten [conocimientos de embarque](#) deben transmitir la información. A diferencia de la regla implementada por Estados Unidos, las navieras no pueden transmitir en representación de los agentes de carga y [consolidadores de carga](#).

1.3.5. Regla de manifiesto anticipado 24 horas – China

A través del Decreto N° 172 de la Administración General de Aduanas de la República Popular de China (del 10 de mayo de 2008), se establecieron las medidas en relación con la administración de [manifiestos de carga](#), que entró en vigencia el primero de enero de 2009.

En el artículo 9 se establece que los transportistas deberán enviar a la Aduana de China la información relacionada a la mercancía contenida en los [manifiestos de carga](#):

- 24 horas antes de la carga de contenedores en la nave y 24 horas antes del arribo al primer puerto en China para naves que no porten contenedores.
- Antes de la partida de aviones cuando la duración del vuelo es menor a 4 horas, y 4 horas antes del arribo del avión al primer aeropuerto en China cuando la duración del vuelo es mayor a 4 horas.
- 2 horas antes del arribo a la primera estación ferroviaria en China para transportistas ferroviarios.
- 1 hora antes del arribo a la primera estación dentro del territorio aduanero para transportistas carreteros.

Solo después de la recepción y aceptación de la información por parte de la Aduana de China, los [consignatarios](#) y agentes de aduana podrán realizar las declaraciones aduanera correspondientes de la carga.

En caso la Aduana de China identifique carga de ingreso prohibido, se notificará al transportista para que no cargue la mercancía a la nave o la despache a territorio chino.

1.3.6. *In qpstes Sedusjtz Fjrtog boe AeejtjpbmCbssjes Ser ujsen eott* (10+2) – Estados Unidos

El 26 de enero de 2009, la Aduana de Estados Unidos implementó la regla denominada “Llenado de información de seguridad del importador y requisitos adicionales de la nave” (*“Importer Security Filing and Additional Carrier Requirements”*), conocido comúnmente como “10+2”, la cual se aplica a la carga de importación que arriba a los Estados Unidos por navíos.

Este programa se origina en la Aduana de Estados Unidos al identificar que la evaluación eficiente de riesgos de carga no podría estar basada únicamente en información recibida de los [conocimientos de embarque](#) de los transportistas, dado que la descripción de carga e información del embarque en la documentación de transporte marítimo no siempre es verificada. Por ello, el “10+2” provee información adicional directamente del importador para la revisión de la Aduana de Estados Unidos, en su tarea de identificación y gestión de riesgos.

La información requerida por el “10+2” y transmitida a la Aduana de Estados Unidos es la siguiente:

- Número de registro del importador.
- Número de [consignatario](#).
- Nombre/Razón social y dirección del vendedor (dueño).
- Nombre/Razón social y dirección del comprador (dueño).

- Nombre/Razón social y dirección del receptor (“Ship to”).
- Nombre/Razón social y dirección del proveedor.
- País de origen.
- Partida arancelaria del bien (de 6 dígitos).
- Nombre/Razón social y dirección del [consolidador de carga](#) (envío de información dentro de las 24 horas antes del arribo de la carga).
- Locación/dirección donde la carga es llenada en el contenedor (envío de información dentro de las 24 horas antes del arribo de la carga).

Adicionalmente, la Aduana de Estados Unidos solicita dos tipos de información para que sean remitidas por parte del transportista marítimo dentro de las 48 horas antes del arribo de la carga y 48 horas después de la partida de la nave desde el último puerto:

- [Plan de estiba](#) del buque.
- Mensaje del estado del contenedor.

La falta de cumplimiento de este requisito podría incurrir en penalidades monetarias, aumento de inspecciones y retrasos en la carga.

DATOS DE INTERÉS	
	<p>La página oficial de la regla de Declaraciones Pre Arribo / Pre Salida se encuentra en la web de la Comisión Europea y brinda las regulaciones y propuestas en relación a la información que deberá ser transmitida a la aduana. A pesar de no ser obligatoria, las autoridades aduaneras europeas se encuentran implementando sistemas de transmisión electrónica de información en los tiempos más cortos.</p>
	<p>La página oficial de los Advance filing rules de Japón se encuentra en la plataforma de la Aduana de Japón. En la página web se brinda información específica sobre la regla, en relación a la información de carga, tripulación y pasajeros, la información específica para el transporte marítimo e información adicional requerida.</p>
	<p>El Reglamento de la Ley Aduanera de México indica en el artículo 5 del Capítulo II (Transmisión Electrónica de Información) que “Las empresas que transporten las Mercancías (...) deberán transmitir a La Autoridad Aduanera mediante el Sistema Electrónico Aduanero, por lo menos veinticuatro horas antes de su arribo al país, la información que permita la identificación de las Mercancías y de sus consignatarios, tales como, tipo, cantidad y descripción, así como nombre, denominación o razón social del consignatario, y demás que establezca el SAT mediante Reglas”.</p>
	<p>El Decreto N° 172 de la Administración General de Aduanas de la República Popular de China establece las medidas en relación a la administración de manifiestos de carga y el envío anticipado de información para el control de carga.</p>
	<p>La página oficial de la regla “10+2” ofrece información del programa y preguntas y respuestas sobre la misma. Asimismo, cuenta con una presentación sobre el llenado de información y el acceso a la plataforma.</p>

1.4. Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP)

Luego de los ataques terroristas contra Estados Unidos del año 2011, la Organización Marítima Internacional (OMI) declaró su determinación de trabajar, junto a los países interesados, para impedir que el transporte marítimo se convierta en blanco del terrorismo internacional y de otros actos ilícitos.

Durante el mes de diciembre de 2002 se aprobaron una serie de medidas que resultaron en enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (1974), y la adopción del “Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias” o “*International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code*, por sus siglas en inglés)” que entró en vigor a partir del 1º de Julio de 2004 y cuyo objetivo es frenar el contrabando, ilícitos, transporte de drogas, armas, entre otros.

En el Código PBIP se explica la importancia de la seguridad como un problema de todos aquellos que están involucrados en la operativa marítima, los buques y su personal, las empresas y agencias que representan a dichos buques, las terminales portuarias, los puertos con sus autoridades y de todos aquellos que utilizan los servicios, ya sean de los buques o de las facilidades portuarias.

En el Perú, mediante el Decreto Supremo N° 019-2004-MTC del 22 de abril de 2004, se adoptaron medidas para la aplicación del Código PBIP, designando a las autoridades encargadas:

- La Autoridad Portuaria Nacional es la autoridad competente para la aplicación del Código PBIP en lo que se refiere a las instalaciones portuarias.
- La Autoridad Marítima, Ministerio de Defensa - Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú es la autoridad competente para la aplicación del Código PBIP en lo que se refiere a los buques.

El Código PBIP ha permitido mejorar los estándares de seguridad de las autoridades portuarias y las naves, enfocándose en medidas de seguridad como el control de acceso, iluminación, cercado y patrullaje proactivo.

DATOS DE INTERÉS



La Organización Marítima Internacional (OMI) o *International Maritime Organization (IMO)* es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques. La [OMI](#) estableció el [Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias](#).

1.5. Marco SAFE

En las sesiones del Consejo de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) celebradas en junio de 2005 en Bruselas, los miembros de la OMA adoptaron el Marco de normas SAFE para asegurar y facilitar el comercio mundial. Este instrumento internacional marcó el comienzo de las normas modernas de seguridad de la cadena logística y anunció el inicio de un nuevo enfoque para la gestión integral de las mercancías transportadas entre fronteras, además de reconocer la importancia de una asociación más estrecha entre aduanas y empresas.

Desde entonces, el Marco de normas SAFE se ha actualizado periódicamente para abordar con eficacia los nuevos y emergentes avances en la cadena logística internacional. Algunos elementos adicionales notables fueron las disposiciones sobre operadores económicos autorizados (OEA), gestión coordinada de fronteras, continuidad y reanudación del comercio, Pilar 3 (Aduanas-Otras autoridades públicas internas e intergubernamentales), e información anticipada sobre la carga relativa a la carga aérea.

Las fuerzas de la globalización, la innovación y los cambios tecnológicos continúan generando enormes cambios en la cadena logística global. Para seguir ayudando a los miembros y a las partes interesadas a establecer y mejorar un entorno de comercio internacional seguro y facilitador, el Marco SAFE volvió a ser actualizado en 2018.

La versión de 2018 aumenta los objetivos del Marco SAFE con respecto al fortalecimiento de la cooperación entre las administraciones aduaneras, la mayor cooperación con las autoridades públicas encargadas de determinadas mercancías por las autoridades reguladoras y de los pasajeros, además de los organismos responsables de los envíos postales.

Los objetivos y principios del Marco SAFE son los siguientes:

Establecer normas que proporcionen seguridad y faciliten la cadena logística a nivel mundial para promover la certeza y la previsibilidad.

Permitir la gestión integrada y armonizada de la cadena logística para todos los modos de transporte.

Mejorar la misión, las funciones y las capacidades de las aduanas para atender a los desafíos y oportunidades del siglo XXI.

Fortalecer la cooperación entre las administraciones aduaneras para mejorar su capacidad de detectar envíos de alto riesgo.

Fortalecer la cooperación entre las administraciones aduaneras, mediante el intercambio de información, el reconocimiento mutuo de controles, OEAs y la asistencia mutua.

Fortalecer la cooperación entre las administraciones aduaneras y otras autoridades públicas involucradas en el comercio internacional y en la seguridad.

Fortalecer la cooperación entre aduanas y empresas.

Promover el movimiento fluido de mercancías mediante el uso de cadenas logísticas seguras de comercio internacional.

Fuente: Marco de norma SAFE 2018 edition. Elaboración propia.

El Marco SAFE consta de cuatro elementos centrales:

Primero, armoniza los requisitos de información electrónica anticipada de carga en los envíos entrantes, salientes y de tránsito.

En segundo lugar, cada país que se une al Marco SAFE se compromete a utilizar un enfoque de gestión de riesgo coherente para abordar las amenazas de seguridad.

En tercer lugar, requiere que como consecuencia de una solicitud razonable del país receptor, siguiendo una metodología comparable de selección de riesgo, la administración aduanera del país remitente realice una inspección saliente de la carga y/o los medios transporte de alto riesgo, preferiblemente utilizando equipo de detección no intrusivo, como aparatos de rayos X a gran escala y detectores de radiación.

En cuarto lugar, el Marco SAFE propone beneficios que las aduanas brindarán a las empresas que cumplan con las normas de seguridad de la cadena logística y con las mejores prácticas.

Fuente: Marco de norma SAFE 2018 edition. Elaboración propia.

El Marco SAFE, basado en los cuatro elementos centrales descritos anteriormente, se asienta en los tres pilares de los acuerdos de la red Aduanas-Aduanas, asociaciones Aduanas-Empresas y cooperación de Aduanas con otras autoridades públicas. Los pilares implican un conjunto de normas que se consolidan para garantizar la facilidad de comprensión y la rápida aplicación internacional.

El Pilar 1: Aduanas- Aduanas implica que las administraciones aduaneras deben trabajar en cooperación y utilizar normas comunes y aceptadas para maximizar la seguridad y la facilitación de la cadena logística del comercio internacional a medida que los envíos de carga y los medios de transporte circulen a lo largo de los **nodos** del sistema mundial de comercio.

Este pilar establece normas y especificaciones técnicas para su aplicación:

Norma	Descripción
1. Gestión integrada de la cadena logística	Las administraciones aduaneras deberán aplicar los procedimientos integrados de control aduanero según lo especificado en las directrices aduaneras de la OMA sobre gestión integrada de la cadena logística.
2. Prerrogativas para la inspección de carga	La administración aduanera debe estar facultada para inspeccionar la carga en situaciones de entrada, salida, tránsito (incluso a bordo) y transbordo.
3. Tecnología moderna de equipos de inspección	El equipo de inspección no intrusivo y el equipo de detección de radiación deben estar disponibles y usarse para la inspección, según proceda, de acuerdo con la evaluación de riesgo. Este

	equipo es necesario para la inspección rápida de la carga o de los medios de transporte de alto riesgo sin impedir el flujo de comercio legítimo.
4. Sistemas de gestión de riesgo	La administración aduanera debe crear un sistema de gestión de riesgo para identificar y automatizar la carga y los medios de transporte de alto riesgo. Este sistema de gestión debe incluir un mecanismo para validar la evaluación de amenazas y las decisiones de selección, y aplicar las mejores prácticas.
5. Selección, determinación de perfiles y selección de objetivos	Las aduanas deben utilizar métodos sofisticados para identificar y seleccionar objetivos relativos a la carga de alto riesgo, incluida la transmisión anticipada de información por vía electrónica respecto a envíos comerciales hacia un país o que lleguen a un país, antes de la salida o de la llegada, la inteligencia estratégica, los datos comerciales informatizados, el análisis de anomalías y la seguridad relativa de la cadena logística del operador. Por ejemplo, la certificación y validación de la seguridad del punto de origen prevista en el pilar Aduana-empresas reduce los riesgos y, en consecuencia, la puntuación obtenida después de la selección.
6. Información anticipada transmitida electrónicamente	La administración aduanera debe exigir que la información se proporcione anticipadamente por vía electrónica, de manera oportuna, para permitir la evaluación adecuada del riesgo.
7. Selección de objetivos y comunicación	Las administraciones aduaneras deben prever programas conjuntos de selección de objetivos y de control mediante análisis analíticos, el uso de un conjunto normalizado de criterios de selección de objetivos y de mecanismos compatibles para la comunicación y el intercambio de información; estos elementos contribuirán al desarrollo futuro de un sistema de reconocimiento mutuo de controles.
8. Medición del desempeño	La administración aduanera debe elaborar informes estadísticos que contengan medidas de desempeño, relacionados en particular con el número de envíos examinados, el subconjunto de envíos de alto riesgo, la verificación de envíos de alto riesgo, la verificación de envíos de alto riesgo que utilizan técnicas de inspección no intrusiva ; verificaciones de envíos de alto riesgo que utilizan técnicas de inspección no intrusiva y dispositivos físicos; verificaciones de envíos de alto riesgo solo mediante dispositivos físicos; el tiempo requerido para el despacho aduanero, así como los resultados positivos y negativos obtenidos. Estos informes deben ser compilados por la OMA.
9. Evaluación de la seguridad	La administración aduanera debe cooperar con otras autoridades competentes para llevar a cabo evaluaciones de seguridad sobre el movimiento de mercancías en la cadena logística internacional y comprometerse a responder rápidamente a las deficiencias detectadas.
10. Ética del personal	La administración aduanera y otras autoridades competentes deben aplicar programas dirigidos a evitar que el personal incumpla las reglas de ética, identificar infracciones y castigarlas en la medida de lo posible.
11. Inspección en el punto de salida con fines de seguridad	La administración aduanera debe proceder a la inspección en el punto de salida de la carga y de los medios de transporte de alto riesgo, para garantizar su seguridad, a instancia razonable del país importador.

Fuente: Marco de norma SAFE 2018 edition. Elaboración propia.

El Pilar 2: Aduanas-empresas implica que cada administración aduanera se asociará con el sector privado para tomar medidas que garanticen la seguridad de la cadena logística internacional. El propósito principal de este pilar es crear un sistema internacional que permita identificar empresas privadas que ofrezcan una alta garantía de seguridad con respecto a su misión en la cadena logística. En tales asociaciones, estos socios comerciales deberían recibir beneficios tangibles en forma de tratamiento acelerado de sus mercancías y otras medidas.

Dichos programas sitúan la evaluación de la seguridad de la cadena logística al inicio de la misma al involucrar al sector privado y al exigir una mayor seguridad en el punto de origen. El Marco SAFE establece los criterios según los cuales las empresas involucradas en la cadena logística pueden ser reconocidas como socios autorizados en cuestiones de seguridad.

En ese sentido, los programas de Operadores Económicos Autorizados (OEA) son esenciales para la normalización de este pilar, ya que existen distinciones entre los diferentes programas de OEA, el Marco de normas SAFE, los [programas de cumplimiento](#) (similar al concepto de "persona autorizada" de la norma transitoria 3.32 del [Convenio de Kioto revisado \(CKR\)](#) y el "operador autorizado" regulado en el artículo 7.7 del [Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC](#).

La clave del éxito de las asociaciones entre Aduanas y empresas se basa en varios factores como el respeto mutuo de las funciones y responsabilidades de cada parte, por ello este pilar establece normas y especificaciones técnicas para su aplicación:

Norma	Descripción
1. Asociación	Los Operadores Económicos Autorizados que participan en la cadena logística internacional se integran en un proceso de autoevaluación con respecto a las mejores prácticas y normas de seguridad predeterminadas para garantizar que sus procedimientos y principios internos ofrezcan garantías adecuadas contra la manipulación de su cadena logística hasta que la carga deje de estar bajo control aduanero en destino.
2. Seguridad	Los Operadores Económicos Autorizados incorporan las mejores prácticas de seguridad predeterminadas en los métodos comerciales que aplican.
3. Aprobación	La administración aduanera, con la ayuda de representantes de la comunidad empresarial, establece procedimientos de validación o procedimientos de aprobación de calidad que animarán a las empresas a convertirse en operadores económicos autorizados. Estos procedimientos deberían, en particular, definir beneficios tangibles en virtud del Anexo IV, que demostrarán a las empresas los beneficios resultantes de invertir en prácticas y sistemas de seguridad satisfactorios, al menos debido a la disminución del número de controles documentales e inspecciones físicas que realizan, así como al levante y despacho acelerados de sus mercancías.
4. Tecnología	Todas las partes preservan la integridad de la carga y de los contenedores facilitando el uso de las tecnologías modernas.
5. Comunicación	La administración aduanera actualiza periódicamente los programas de asociación entre aduanas y empresas para promover las normas mínimas de seguridad y las mejores prácticas en cuanto a seguridad de la cadena logística.

6. Facilitación	La administración aduanera trabaja en cooperación con los Operadores Económicos Autorizados para maximizar la seguridad y la facilitación de la cadena logística internacional que comienza en su territorio aduanero o que discurre por el mismo.
-----------------	--

Fuente: Marco de norma SAFE 2018 edition. Elaboración propia.

El Pilar 3: Aduanas-Otras autoridades públicas nacionales e internacionales implica la cooperación entre las aduanas y otras autoridades públicas nacionales e internacionales involucrados en el comercio internacional y en la seguridad de la cadena logística. La OMA ha aplicado una serie de herramientas e instrumentos de primer rango, entre ellos, los Códigos de gestión coordinada de fronteras y de [ventanilla única](#), que influyen y guían la cooperación entre las aduanas y los demás organismos nacionales e internacionales.

El objetivo principal de esta cooperación es garantizar que las autoridades públicas respondan eficazmente a los desafíos de seguridad de la cadena logística, evitando la duplicación de requisitos y controles, simplificando los procedimientos y, en última instancia, trabajar para establecer normas internacionales que aseguren el movimiento de mercancías con el propósito de facilitar el comercio.

La seguridad de la cadena logística es objeto de cooperación entre las Aduanas y muchos servicios públicos, incluyendo, por ejemplo, las autoridades de seguridad interna y de transporte, los servicios que actúan en fronteras y los organismos emisores de licencias.

Para facilitar la aplicación de este Pilar, es clave la revisión de herramientas e instrumentos de la OMA, incluido el [Convenio de Kioto revisado](#), así como las Recopilaciones sobre gestión coordinada de fronteras, [ventanilla única](#), OEA y gestión de riesgo, por ello este pilar establece normas y especificaciones técnicas para su aplicación:

Norma	Descripción
1. Cooperación mutua dentro de las autoridades públicas	La administración pública debe fomentar la cooperación mutua entre su administración aduanera y otras autoridades públicas competentes.
2. Procedimientos / disposiciones de cooperación	La administración pública debería desarrollar y mantener procedimientos y acuerdos para la cooperación entre sus organismos involucrados en el comercio internacional y en la seguridad.
3. Armonización de programas de seguridad	La administración pública, cuando corresponda, debería armonizar los requisitos de los diversos programas/sistemas de seguridad aplicados para mejorar la seguridad de la cadena logística internacional.
4. Armonización de las medidas nacionales de control	Las autoridades públicas deberían armonizar las medidas de control de seguridad de la cadena logística aplicadas por las autoridades públicas, en particular las medidas de gestión y de mitigación de riesgo, para que no ejerzan efectos negativos en el comercio lícito y en los movimientos internacionales.
5. Elaboración de medidas de continuidad y reanudación	Las aduanas deben trabajar con otras autoridades públicas y con el sector privado para identificar sus respectivas misiones y responsabilidades con respecto a la continuidad y reanudación del comercio para que no se interrumpa en caso de perturbación.

6. Armonización de las exigencias respecto a la comunicación de datos	Las Aduanas deben establecer acuerdos de cooperación con otras jurisdicciones que requieran datos de despacho de aduana de las mercancías para facilitar la transferencia fluida de datos comerciales internacionales, de conformidad con el concepto de ventanilla única .
7. Cooperación mutua entre las autoridades públicas y dentro de éstas	Las autoridades públicas deberían fomentar la cooperación mutua entre las administraciones aduaneras y otras autoridades públicas pertinentes que participan en la seguridad de la cadena logística entre diversas fronteras o en una unión aduanera.
8. Desarrollo de acuerdos o protocolos de cooperación	Las autoridades públicas deberían establecer acuerdos o protocolos para la cooperación entre los organismos que trabajan conjuntamente en una frontera común o en el interior de una unión aduanera.
9. Armonización de programas de seguridad	Las autoridades públicas deberían, cuando corresponda, armonizar los requisitos de los diversos programas de seguridad aplicados para fortalecer la seguridad de la cadena logística internacional.
10. Armonización de las medidas transfronterizas de control	Las autoridades públicas deberían promover la armonización de las medidas de control transfronterizas .
11. Aplicación de la cooperación mutua multinacional	Las autoridades públicas deberían promover la cooperación mutua entre las organizaciones internacionales involucradas en la seguridad de la cadena logística.
12. Desarrollo de acuerdos o protocolos de cooperación	En nombre de sus Miembros, la OMA debe desarrollar y mantener mecanismos de cooperación con organizaciones públicas internacionales (OACI , OMI y UPU , por ejemplo) involucradas en la seguridad de la cadena logística.

Fuente: Marco de norma SAFE 2018 edition. Elaboración propia.

1.6. ISO 28000

La norma [ISO](#) 28000 “Especificaciones para los Sistemas de Gestión de la Seguridad para la Cadena de suministro” se lanzó en el 2007. Fue la primera norma internacional dirigida exclusivamente a la seguridad de riesgos en la cadena de suministro.

El objetivo de la norma es proporcionar un marco de buenas prácticas para reducir los riesgos para las personas y las cargas en la cadena de suministro. Trata temas potenciales de seguridad en todas las fases del proceso de suministro, centrándose especialmente en las áreas de logística.

Se aplica a organizaciones de todos los tamaños, en los sectores de fabricación, servicios, almacenaje o transporte, y en cualquiera de sus fases de producción o de la cadena de suministro.

La norma [ISO](#) 28000 de Seguridad de la Cadena de suministro se basa en la metodología “*Plan-Do-Check-Act*”:

- *Plan* (Planificar): especificar los objetivos necesarios y procedimientos para alcanzar los resultados, en línea con la política de seguridad de la organización.
- *Do* (Hacer): implementar las rutinas descritas en el plan.

- *Check* (Revisar): revisar y medir los procedimientos sobre la base de la política de seguridad, los objetivos y metas.
- *Act* (Actuar): para mejorar los sistemas de gestión de seguridad.

El sistema en la [ISO 28000](#) incluye aspectos relacionados a finanzas, producción, manejo de la información y empaque, almacenamiento y transporte de bienes.

La implementación del sistema [ISO 28000](#) permite a las organizaciones lo siguiente:

- Establecer, implementar, mantener y mejorar sus sistemas de gestión de seguridad.
- Asegurar el cumplimiento acorde con la política de gestión de seguridad.
- Demostrar el cumplimiento ante terceros.
- Certificar/Registrar el manejo de gestión de seguridad por una entidad acreditada de tercera parte.
- Realizar la determinación y autodeclaración de cumplimiento con la norma [ISO 28000](#).

1.7. Principales certificaciones de seguridad en la cadena logística

En la actualidad, la implementación de los diversos sistemas y programas de seguridad en la cadena logística son de suma importancia para las organizaciones que conforman toda la cadena de suministros: exportadores, importadores, agentes de aduana, agentes de carga, agentes marítimos, empresa de servicios complementarios aeroportuarios, portuarios y marítimos, operadores portuarios, [agentes de estiba](#), empresas de vigilancia y seguridad privada, transportistas marítimos, fluviales, aéreos y de carga terrestre, operadores logísticos, [terminales de almacenamiento](#), [terminales portuarios marítimos o fluviales](#), [zonas francas](#), entre otros.

Además de los programas presentados en los puntos anteriores, existen dos certificaciones voluntarias importantes para el exportador peruano: la certificación BASC (del inglés *Business Alliance for Secure Commerce*) y OEA (Operador Económico Autorizado).

La certificación BASC es otorgada por BASC PERÚ, capítulo peruano de la Organización Mundial BASC (*World BASC Organization* o *WBO*, por sus siglas en inglés), con el propósito de promover prácticas seguras y mecanismos de simplificación en la cadena de suministro del comercio exterior peruano, en cooperación con autoridades del sector público, privado y organismos internacionales.

La certificación OEA es otorgada por la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT) y permite a los operadores de comercio exterior simplificar los controles y trámites aduaneros, luego de haber demostrado que es un asociado confiable que garantiza seguridad en la cadena logística internacional.

Glosario

- **Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC:** El 22 de febrero de 2017 entró en vigencia el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) de la Organización Mundial del Comercio (OMC), cuya importancia radica en que establece medidas enfocadas en brindar transparencia a las normas vinculadas al comercio exterior, agilizar y simplificar los trámites relacionados al despacho de las mercancías, reducir las trabas al flujo de mercancías y a generar equidad en las decisiones de las entidades de control.
- **Acuerdos de reconocimiento mutuo:** Es un mecanismo desarrollado por las Administraciones Aduaneras que permite que las validaciones y autorizaciones otorgadas a un OEA en el país sean reconocidas por otros países que forman parte del programa, con lo cual se da el otorgamiento de beneficios mutuos; así como también se elimina la duplicidad de los controles de seguridad.
- **Agentes de estiba:** Son las empresas autorizadas para realizar las operaciones portuarias efectuadas en las faenas de embarque, desembarque, transbordo y movilización de carga en buques, del muelle al buque o viceversa y en la bahía.
- **Conocimiento de embarque:** El conocimiento de embarque o B/L (por sus iniciales en inglés, *Bill of Lading*) es un documento propio del transporte marítimo que se utiliza en el marco de un contrato de transporte de las mercancías en un buque en línea regular. La finalidad de este documento es establecer las reglas de la relación contractual entre el cargador, el consignatario (o destinatario) y el transportista, dando confianza a cada parte respecto al comportamiento de las otras.
- **Consignatario:** Persona, entidad o empresa a quien se consigna una mercancía; en especial la que en los puertos representa al armador de un buque para tratar los asuntos administrativos relacionados con su carga y pasaje.
- **Consolidadores de carga:** El consolidador de carga es un operador distinto al porteador (persona física o jurídica que se encarga de realizar el transporte internacional de mercancías), que carga de forma agrupada bajo su propio nombre y responsabilidad las mercancías de uno o más consignatarios finales.
- **Convenio de Kioto revisado (CKR):** El Convenio de Kioto Revisado (CKR) es el principal convenio de facilitación del comercio aduanero. Fue elaborado por la Organización Mundial de Aduanas y entró en vigor el 3 de febrero de 2006. Es una revisión y actualización del Convenio Internacional sobre la Simplificación y la Armonización de Procedimientos Aduaneros (Convenio de Kioto) que fue adoptado en 1973-1974. El CKR busca facilitar el comercio armonizando y simplificando los procedimientos y las prácticas aduaneras. Para lograrlo, el Convenio proporciona estándares y prácticas recomendadas para los procedimientos y técnicas aduaneras modernas.
- **Empresas consolidadoras de carga:** Ver Consolidador de carga.
- **Intrusivas:** Referida a la tecnología no intrusiva, es decir, a la tecnología de reconocimiento no intrusivo (tecnología NII) se refiere al equipo de tecnología o a las máquinas de rayos X o rayos gama que cuentan con equipo de imagen que permite el reconocimiento de la carga sin la necesidad de abrir el medio de transporte para descargarla.

- **ISO:** La Organización Internacional de Normalización, también llamada Organización Internacional de Estandarización (originalmente en inglés: *International Organization for Standardization*, conocida por la abreviación ISO) es una organización para la creación de estándares internacionales compuesta por diversas organizaciones nacionales de normalización.
- **Manifiestos de carga:** Documento que contiene información respecto del medio o unidad de transporte, número de bultos, peso e identificación de la mercancía que comprende la carga, incluida la mercancía a granel.
- **Nodos:** En términos generales, un nodo es un espacio en el que confluyen parte de las conexiones de otros espacios reales o abstractos que comparten sus mismas características y que a su vez también son nodos. Todos se interrelacionan de una manera no jerárquica y conforman lo que en términos sociológicos o matemáticos se llama red. El concepto de red puede definirse como "conjunto de nodos interconectados. Un nodo es el punto en el que una curva se interseca consigo misma.
- **Notificante:** Persona o institución que emite una notificación.
- **OACI:** La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es un organismo especializado de la ONU, creado por los Estados en 1944 para ejercer la administración y velar por la aplicación del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago).
- **OMI:** La OMI -Organización Marítima Internacional- es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques.
- **Plan de estiba:** El plan de estiba es el documento de planificación de la carga, teniendo en cuenta los puertos de carga y descarga de la misma, el tipo de mercancía, el peso, las propiedades físico-químicas, el embalaje, la pérdida de estiba, entre otros.
- **Precintos:** El precinto es un sello de seguridad, un dispositivo físico numerado (o no) que se coloca sobre mecanismos de cierre para asegurar que éstos no se abran sin autorización (adrede o por accidente). Una vez colocado, el sello no puede eliminarse sin provocar su destrucción, es decir una fuerza física sobre el mismo que produzca su daño y en consecuencia evite su futura reutilización.
- **Programas de cumplimiento:** Los programas de cumplimiento en general constituyen mecanismos de autorregulación que tienen por finalidad garantizar que las organizaciones (empresas e instituciones públicas) cumplan con sus obligaciones legales de manera sostenible. Para ello, se busca que la integridad y el cumplimiento eficaz sean parte de la cultura de la organización y de la actitud de las personas que trabajan en ella.
- **Programas de cumplimiento aduanero:** Son programas de cumplimiento enfocados en el ámbito aduanero.
- **Protocolos:** Conjunto de procedimientos específicos establecidos en un plan.
- **Rayos gamma:** Radiación electromagnética muy penetrante, parecida a los rayos X pero de mayor longitud de onda, que se produce durante la desintegración de los núcleos de elementos radiactivos.

- **Terminales de almacenamiento:** Almacenes destinados a depositar la carga que se embarque o desembarque, transportada por vía aérea, marítima, terrestre, postal, fluvial y/o lacustre. Deberán ser considerados para todos los efectos como una extensión de la Zona primaria de la jurisdicción aduanera a la que pertenecen, por tanto en ella, se podrán recibir y despachar las mercancías que serán objeto de los regímenes y operaciones aduaneras que establece la Ley General de Aduanas.
- **Terminales portuarios marítimos o fluviales:** Un terminal portuario (marítimo o fluvial) es una infraestructura situada en un puerto y que se destina al transporte de pasajeros y a las mercancías que se importan o exportan para su comercialización posterior.
- **Transfronteriza:** Que opera por encima de las fronteras.
- **Trazabilidad:** Reflejo documental de la trazabilidad de un producto.
- **UPU:** La Unión Postal Universal (*Union postale universelle*, UPU) es un organismo especializado de las Naciones Unidas que tiene como objetivo afianzar la organización y mejorar los servicios postales, participar en la asistencia técnica postal que soliciten los países miembros y fomentar la colaboración internacional en materia postal.
- **Ventanilla única:** La ventanilla única se define como un servicio que permite a las partes que participan en el comercio y el transporte presentar la información y los documentos normalizados en un solo punto de entrada, a fin de satisfacer todos los requisitos normativos relacionados con la importación, la exportación y el tránsito de mercancías.

Referencias bibliográficas

- BUREAU OF CUSTOMS AND BORDER PROTECTION (2004)** Required Advance Electronic Presentation of Cargo Information (<https://www.cbp.gov/bulletins/37genno52.pdf>)
- BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE (BASC) (2020)** Certificación BASC. Perú: BASC (<https://www.bascperu.org/basc.php>)
- COMISIÓN EUROPEA (2020)** Pre Arrival / Pre Departure Declarations. Bélgica: Comisión Europea (https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/general-overview/pre-arrival-pre-departure-declarations_en)
- DIRECCIÓN GENERAL DE CAPITANÍAS Y GUARDACOSTAS (DICAPI) (2020)** Código de Seguridad P.B.I.P. Perú: DICAPI (<https://www.dicapi.mil.pe/interna/pbip>)
- Donner, Michel; Kruk, Cornelis (2009)** Supply chain security guide. Estados Unidos: World Bank (<http://documents.worldbank.org/curated/en/862601468339908874/pdf/579700WP0SCS1G10Box353787B01PUBLIC1.pdf>) (páginas iii, 8-9, 15-20, 26-28, 30-31, 73 y ANEXO I/1)
- INTERNATIONAL STANDARDS ORGANIZATION (ISO) (2020)** ISO 28000:2007. Specification for security management systems for the supply chain. Suiza: ISO (<https://www.iso.org/standard/44641.html>)
- JAPAN CUSTOMS (2020)** Advance filing rules. Japón: Japan Customs (https://www.customs.go.jp/english/summary/advance/jizen_e.htm)
- MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (MTC) (2004)** Decreto Supremo N° 019-2004-MTC. Perú: MTC (https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/19202/1_0_2794.pdf)
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS (OMA) (2018)** Marco de norma SAFE. Bélgica: OMA (<http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/safe-framework.PDF?la=en>) (páginas 1-3, 6-21 y 23-34)
- Pérez, Gabriel (2013)** La necesaria facilitación y seguridad de los procesos logísticos en América Latina y el Caribe. Boletín FAL Ed. N° 321, N° 5. Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36143/Boletín%20FAL%20321_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y) (páginas 2 y 3)
- Pérez, Gabriel; González, Rosa; Ascencio, Luis (2011)** Seguridad de la cadena logística y su incidencia en la competitividad de Mesoamérica. Boletín FAL Ed. N° 300, N° 8. Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36084/FAL-300-WEB_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y) (página 1)
- Peterson, Joann; Treat, Alan (2008)** The Post-9/11 Global Framework for Cargo Security. Estados Unidos: United States International Trade Commission (https://usitc.gov/publications/332/journals/cargo_security.pdf) (páginas 1, 2 y 3)
- U.S. CUSTOMS AND BORDER PROTECTION (CBP) (2018)** Importer Security Filing '10+2' (<https://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/importer-security-filing-102>)
- U.S. CUSTOMS AND BORDER PROTECTION (CBP) (2019)** CSI: Container Security Initiative. Estados Unidos: CBP (<https://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/csi/csi-brief>)

U.S. CUSTOMS AND BORDER PROTECTION (CBP) (2020) CTPAT: Customs Trade Partnership Against Terrorism. Estados Unidos: CBP (<https://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/ctpat>)

WORLD CUSTOMS ORGANIZATION (WCO) (2020) Security Programme. Bélgica: WCO (<http://www.wcoomd.org/en/topics/enforcement-and-compliance/activities-and-programmes/security-programme.aspx>)

Sobre PROMPERÚ

La Comisión de Promoción del Perú para la Exportación y el Turismo-PROMPERÚ tiene como visión posicionar al Perú en el mundo a través de la promoción de su imagen, sus destinos turísticos y sus productos de exportación con valor agregado, contribuyendo al desarrollo sostenible y descentralizado del país.

En el campo de las exportaciones PROMPERÚ ofrece una amplia gama de servicios que promueven la internacionalización de las empresas peruanas:

- Orientación e información: servicios de orientación personalizada e información especializada sobre exportaciones e internacionalización empresarial.
- Capacitación: la más variada oferta de talleres y seminarios sobre comercio internacional que le permitirán fortalecer y ampliar sus conocimientos para exportar.
- Asistencia empresarial: asistencia técnica especializada y herramientas de adaptación del producto, gestión empresarial, facilitación y calidad que le permitirán dar el gran salto hacia la exportación de sus productos y servicios.
- Promoción: herramientas de promoción y contacto con compradores internacionales que permitirán ampliar su cartera de clientes con una mayor exposición de sus productos.

Contáctanos

Módulos de Atención al Exportador

Au. Jorge Basadre 610 - San Isidro - Lima - Perú

Aló Exportador (01) 604-5601

Correo electrónico sae@promperu.gob.pe | sae1@promperu.gob.pe

 www.facebook.com/promperu

 <https://www.youtube.com/channel/UCueRrj9wB1L5BOQV-9puqfQ>

 twitter.com/promperu

 issuu.com/promperu

www.promperu.gob.pe

