Sistema de Gestión en Control y Seguridad en la cadena de suministro del Comercio Exterior

Curso de Gestión Moderna de Puertos
Programa de Capacitación Portuaria 2015-2016 de la Conferencia de Las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD)

Realizada por: César Augusto María Venegas Núñez
Asociación Civil BASC Perú
Perú
Julio, 2016

Asesor: Mg. María Carolina Barraza Okamoto.
Jefe Operaciones / Capítulo BASC PERÚ

Contenido

Tablas 05

1. Antecedentes y Contexto 06

1.1. Marco Legal 06

1.2. Contexto del Comercio Internacional en el Perú 07

2. Objetivo de la Investigación 19

3. Alcance de la Investigación 19

4. Situación de las Actividades Ilícitas en la Cadena del Comercio Exterior en el Perú. 22

5. Programas de Control y Seguridad en la Cadena de Suministro: Alcances 31

5.1. Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP/ISPS) 31

5.2. Business Alliance for Secure Commerce (BASC) – Capítulo Perú. 38

5.2.1. Objetivos 39

5.2.2. Alcance 40

5.2.3. Estándares del SGCS BASC 40

5.2.4. Proceso de Certificación BASC 48

Conclusiones 50

Recomendaciones 52

Anexos 53

Referencias 76

Gráficos

Gráfico N°01. Crecimiento de las exportaciones
Gráfico N°01.1 Intervenciones en Tráfico Ilícito de Drogas y Drogas Decomisadas por Tipo, 1990-2014.
Gráfico N°01.2 Drogas Ilícitas Decomisadas por Año, Según Tipo, 2005-2014.
Gráfica N°02. Población Víctima de algún hecho delictivo, por motivo de la no denuncia
Gráfico N°03. Cultivo de arbusto de coca en la Región Andina 2003-2013
Gráfico N°04. Producción de hoja de coca (Por hectárea)
Gráfico N°05. Hoja de coca en el Perú (cifras)
Gráfico N°06. Medios de transporte del TID.
Gráfico N°07. Estrategia Nacional de Lucha contra las drogas 2012-2016
Gráfico N°08. Distribución de Dinero Global de la cocaína.
Gráfico N°09. Precio estimado de la cocaína a Nivel mundial (por Kg.)
Gráfico N°10. Principales corrientes del tráfico mundial de cocaína.
Gráfico N°11. Cadena de Suministro del Comercio Exterior.
Gráfico N°12. Proceso de certificación BASC.
Gráfico N°13.Naves recibidas por ámbito marítimo y según tipo de nave en Puerto de Callao – enero 2016.
Gráfico N°14.Naves recibidas por ámbito marítimo y según tipo de nave en Puerto de Callao – febrero 2016.
Gráfico N°15.Naves recibidas por ámbito marítimo y según tipo de nave en Puerto de Callao – marzo 2016.
Gráfico N°16.Naves recibidas por ámbito marítimo y según tipo de nave en Puerto de Callao – abril 2016.
Gráfico N°17.Naves recibidas por ámbito marítimo y según tipo de nave en Puerto de Callao – mayo 2016.
Gráfico N°18.Naves recibidas por ámbito marítimo y según tipo de nave en Puerto de Callao – junio 2016.
Gráfico N°19.Naves recibidas por ámbito marítimo y según tipo de nave en Puerto de Callao – julio 2016.
Gráfico N°20. Tráfico de Carga en las instalaciones de Uso Público (En TEUS).

Gráfico N°21. Tráfico de Carga en las instalaciones de Uso Público (En unidades de contenedor).
Gráfico N°22. Movimiento de Contenedores/Hora en grúas pórtico en el TP Callao
Gráfico N° 23. Droga Decomisada (en Kilogramos)
Gráfico N° 24. Departamentos con mayor cantidad de drogas decomisada (kg). Año 2015.
Gráfico N° 25. Droga Decomisada (KG) Por la DIRANDRO, Según Tipo.
Gráfico N° 26. Dinero Incautado por Tráfico Ilícito de Drogas. Año 2015.
Gráfico N° 27. Acciones Terroristas registradas por la PNP. Periodo 2009-2015.

Tablas

Tabla N°1. Naves recibidas por ámbito marítimo en Puerto de Callao.
Tabla N°2. Naves recibidas por ámbito marítimo y según tipo de nave en Puerto de Callao.
Tabla N°3. Tráfico de Carga en las instalaciones de Uso Público (En TEUS).
Tabla N°4. Tráfico de Carga en las instalaciones de Uso Público (En unidades de contenedor).
Tabla N°5. Movimiento de Contenedores/Hora en grúas pórtico en el TP Callao
Tabla N°6. Denuncias recibidas por comisión de delitos registradas por la DIRINCRI PNP, según tipo de delito - Año 2015.
Tabla N°7. Denuncias recibidas por comisión de delitos registradas por la DIRINCRI PNP, tipo de delito Trata de personas / Tráfico de Menor - Año 2015.
Tabla N°8. Denuncias recibidas por comisión de delitos registradas por la DIRINCRI PNP, tipo de delito Robo a Entidades - Año 2015.
Tabla N°9. Intervenciones, Detenidos, Droga decomisada y erradicación de plantaciones de coca, realizadas por la DIRANDRO PNP por Año, según características Periodo 2010-2015.
Tabla N°10. Casos Investigados por Delitos contra la Administración Pública y Conexos por Tipo según Mes Año2015.

1. Antecedentes y Contexto

1.1. Marco Legal

- *Decreto Ley Nº 22095: Ley de Represión del Tráfico Ilícito de Drogas.*
- *Decreto Ley Nº 824: Ley de Lucha Contra el Narcotráfico.*
- *Decreto Ley Nº 22681: Aprueba el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.*
- *Decreto Supremo N°019-2004-MTC: Medidas para la aplicación del Código Internacional PBIP.*
- *Resolución Ministerial N° 330-2004-MTC-02: Norma Nacional para la Obtención de la Declaración de cumplimiento de la Instalación Portuaria conforme a la Parte A del Código PBIP.*
- *Decreto Supremo N° 013-2011-MTC: Reglamento para la Recepción y Despacho de naves en los puertos de la República del Perú.*
- *Decreto Supremo Nº 083-2015-PCM: Declaran Estado de Emergencia en la Provincia Constitucional del Callao.*
- *Decreto Supremo N° 004-2016-PCM: 1° Prórroga de Estado de Emergencia en la Provincia Constitucional del Callao.*
- *Decreto Supremo N°013-2016-PCM: 2° Prórroga de Estado de Emergencia en la Provincia Constitucional del Callao.*
- *Decreto Supremo N°024-2016-PCM: 3° Prórroga de Estado de Emergencia en la Provincia Constitucional del Callao.*
- *Decreto Supremo N°036-2016-PCM: 4° Prórroga de Estado de Emergencia en la Provincia Constitucional del Callao.*
- *Decreto Supremo N°056-2016-PCM: 5° Prórroga de Estado de Emergencia en la Provincia Constitucional del Callao.*
- *Decreto Supremo N°066-2016-PCM: 6° Prórroga de Estado de Emergencia en la Provincia Constitucional del Callao.*
- *Ley N° 27943: Ley del Sistema Portuario Nacional*
- *Decreto Supremo Nº 009-2012-MTC: Plan Nacional de Desarrollo Portuario.*

- *Decreto Supremo Nº 010-2015-MTC: Modificación del Plan Nacional de Desarrollo Portuario por incorporación del Plan Maestro del Terminal Portuario de Lambayeque.*

1.2. Contexto del Comercio Internacional en el Perú

El Perú se ha convertido desde hace algunos años en un país atractivo para diversos países del mundo por diversas razones, ya sea por su ubicación geográfica, comercio, cultura, gastronomía e incluso por las amenazas de actos ilícitos que hoy en día le afectan, tales como la corrupción, lavado de activos, terrorismo, tráfico de armas, propiedad intelectual y principalmente el tráfico ilícito de drogas, entre otros delitos conexos. La delincuencia común, los asaltos, sicariatos, robos, entre otros derivados en su mayoría del narcotráfico, quiebran la tranquilidad de la población y de las organizaciones que unen esfuerzos para minimizar estos riesgos en sus operaciones. La provincia constitucional del Callao, donde se encuentra nuestro principal puerto, viene siendo declarada como Estado de Emergencia desde el inicio del presente año, debido al incremento incontrolable de pérdidas humanas y materiales que estas actividades vienen ocasionando. Por su lado, la Policía Nacional del Perú viene haciendo grandes esfuerzos para lograr el control del orden interno, ha incrementado el monitoreo y custodia en esta zona del país; en el año 2015 indica, hubo catorce mil (14,000) delitos y actualmente entre cinco (05) y siete (07) micro comercializadores de droga son capturados por semana. Estos esfuerzos parecieran no ser suficientes ya que la Prórroga para extender el Estado de Emergencia ha sido ampliada por sexta vez el pasado 26 de agosto, por un periodo de cuarenta y cinco (45) días calendario a partir del 30 de agosto 2016 (Decreto Supremo N°66-2016-PCM). ¿Meditemos si será esa la solución?

En este contexto, debemos preguntarnos: ¿Quiénes son los responsables para dar término a estos ilícitos? ¿Dónde nos encontramos en relación con el Tráfico Ilícito de Drogas? ¿Por qué el gobierno no aplica medidas más drásticas de erradicación y sanción? ¿La seguridad ha crecido paralelamente con las

exportaciones? ¿Qué tipo de empresas respaldan el crecimiento económico del país hoy en día? ¿La formalidad será un factor determinante para el creciente índice de ilícitos?, etc.

En el Gráfico N° 01 se puede ver el crecimiento de las exportaciones en un 82% entre el año 2000 y el año 2014 (MINCETUR, 2015). Posteriormente, el crecimiento de las intervenciones en el Tráfico Ilícito de Drogas y la cantidad de droga decomisada entre los años 1990-2014, en los Gráficos N° 01.1 y 01.2 respectivamente. ¿Será coincidencia la relación de crecimiento entre el TID y las exportaciones?

En el Gráfico N° 02 podemos ver cómo percibe la población a la seguridad. Tomando como ejemplo la respuesta de la población de ciudades de más de 20 mil habitantes que fueron víctimas de algún hecho delictivo, el mismo que no denunciaron porque:

a) Considera que es una pérdida de tiempo (29.7%),

b) Desconfía de la policía (10.2%), y

c) Por miedo a represalias del agresor (4.7%) (INEI, 2016);

Llegando casi al 45% de la población que no denuncia por falta de confianza en las autoridades. Los ciudadanos ven injusto que uno pierda tiempo denunciando si luego liberan a los agresores sin siquiera ser juzgados, la corrupción de algunos malos policías para pedir dádivas por el trabajo que deberían hacer por obligación y la colusión que existe entre ciertos agentes policiales con los mismos agresores.

Si trasladamos esta desconfianza a las autoridades y empresariado del sector privado, tal vez las cifras serían muy parecidas. Habría que aplicar una encuesta en donde podamos obtener cifras de robo, asalto, extorsión, secuestro, estafa, contaminación con drogas, etc. Aun así, se cree que el resultado sería negativo, la percepción es que la seguridad no crece como debería hacerlo en proporción al crecimiento del comercio exterior.

Gráfico N°01

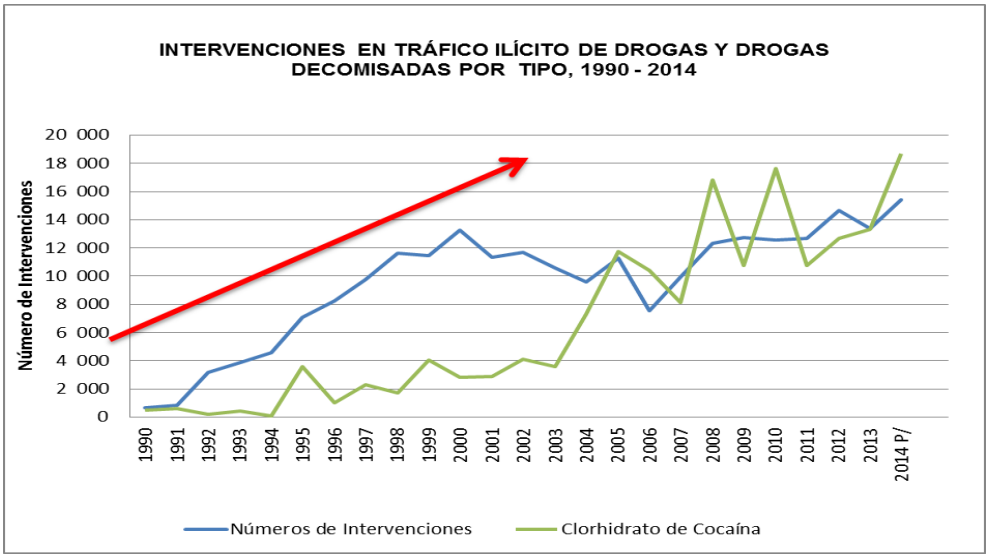
Crecimiento de las exportaciones

Elaboración Propia

Fuente: MINCETUR, 2015.

Gráfico N°01.1

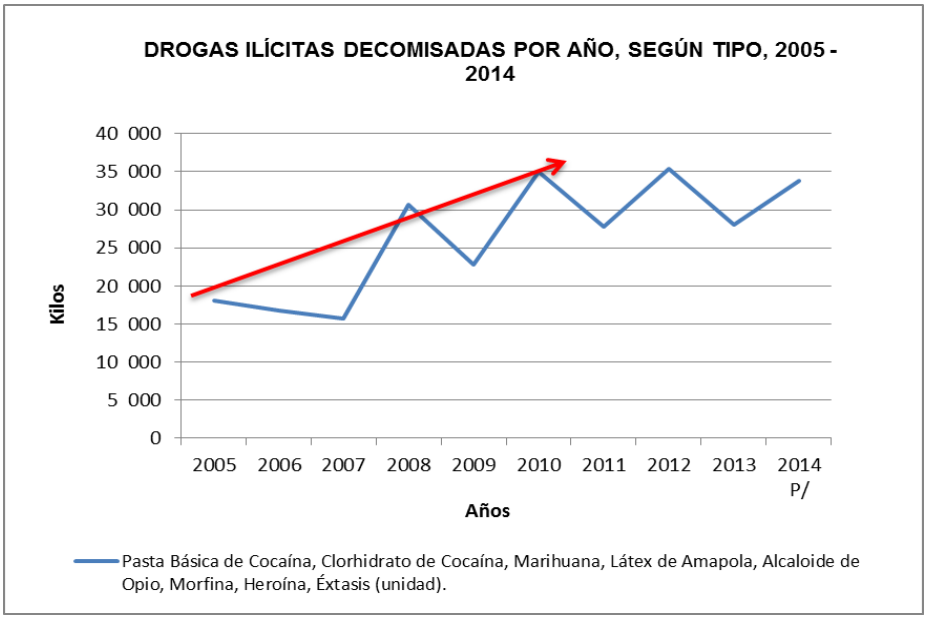
Intervenciones en Tráfico Ilícito de Drogas y Drogas Decomisadas por Tipo, 1990-2014



Fuente: Ministerio del Interior - Dirección de Gestión en Tecnología de la Información y Comunicaciones.

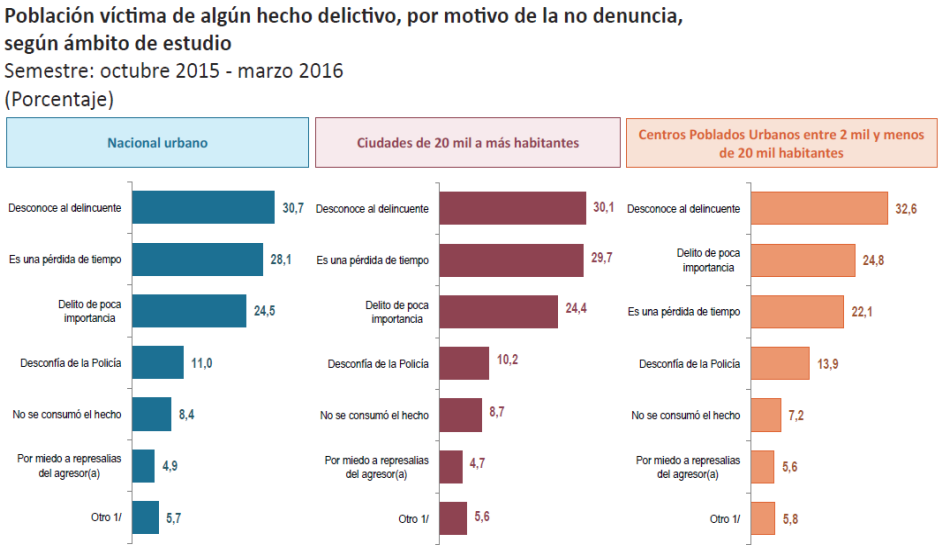
Gráfico N°01.2

Drogas Ilícitas Decomisadas por Año, Según Tipo, 2005-2014



Fuente: Ministerio del Interior - Dirección de Gestión en Tecnología de la Información y Comunicaciones.

Gráfica N° 02

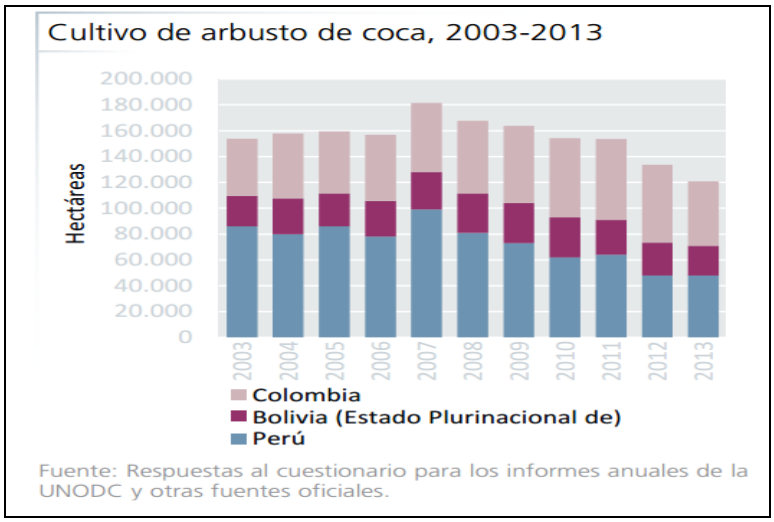


Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas e Informática – Encuesta Nacional de Programas Presupuestales 2015-2016.

Nos a enfocarnos en un punto neurálgico del Comercio Exterior, el Tráfico Ilícito de Drogas. Según el informe de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) del 2016, la cantidad total de cocaína incautada en América del Sur durante el período 1998-2014 (alcanzó las 392 toneladas), aunque los datos recientes sugieren una ligera disminución. En el período 2009-2014, Colombia representó el 56% de todas las incautaciones de cocaína en América del Sur (y más de un tercio de las incautaciones mundiales de cocaína); seguido por Ecuador (que representa el 10%), Brasil (7%), el Estado Plurinacional de Bolivia (7%), Perú (7%) y la República Bolivariana de Venezuela (6%). De los principales países productores de coca (Ver Gráfico N°03), el principal país de origen o de los envíos de cocaína a Europa continúa siendo Colombia (mencionado en el 42% de las respuestas de los países europeos en el cuestionario de informe anual durante el periodo 2009-2014), seguido de Perú (31%) y el Estado Plurinacional de Bolivia. África a menudo se abastece con la cocaína de Brasil (que representan el 51% de todas las menciones de América del Sur en las respuestas al cuestionario del informe anual por los países africanos durante el período 2009-2014), Colombia (18%), Perú (13%) y Chile (9%). Los países de América Latina más mencionados de origen, de salida y de tránsito para los envíos de cocaína a Asia en el período 2009-2014 fueron Brasil, seguido de Colombia, Perú, el Estado Plurinacional de Bolivia, Argentina y México.

Gráfico N° 03

Cultivo de arbusto de coca en la Región Andina, 2003-2013

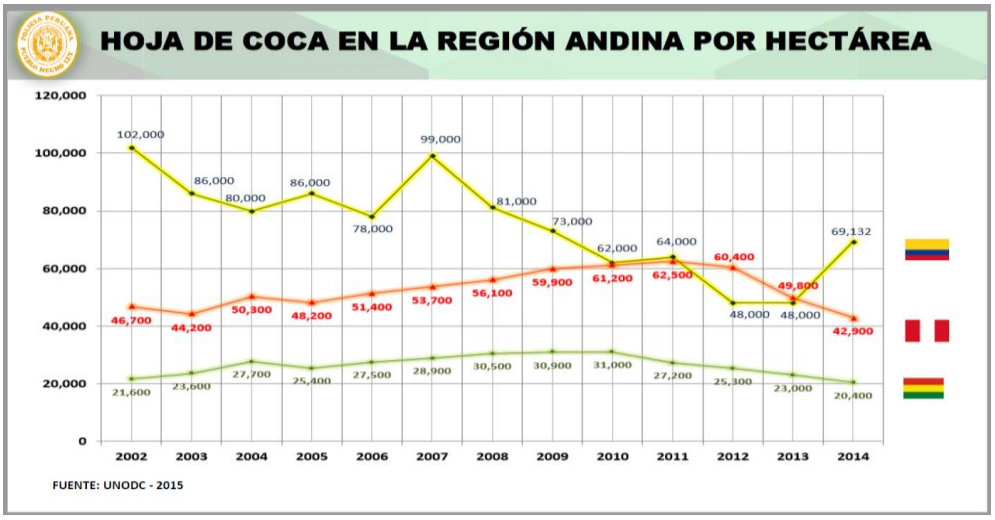


Fuente: Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), Informe Mundial sobre las Drogas 2015, Resumen Ejecutivo.

En un comunicado de prensa en Julio 2015, la UNODC informó que de acuerdo con el último monitoreo de cultivos en dicha fecha, el cultivo de coca en el Perú se redujo casi en 14% en el 2014, respecto al año 2013 (ver Gráfico N°04). El área afectada por el cultivo, materia prima para la producción de cocaína, se redujo de 49,800 a 42,900 hectáreas (ha). En el 2014, el Gobierno del Perú reportó alrededor de 31,200 ha erradicadas, 30% más que en el año 2013.

Gráfico N°4

Producción de Hoja de Coca por hectárea.

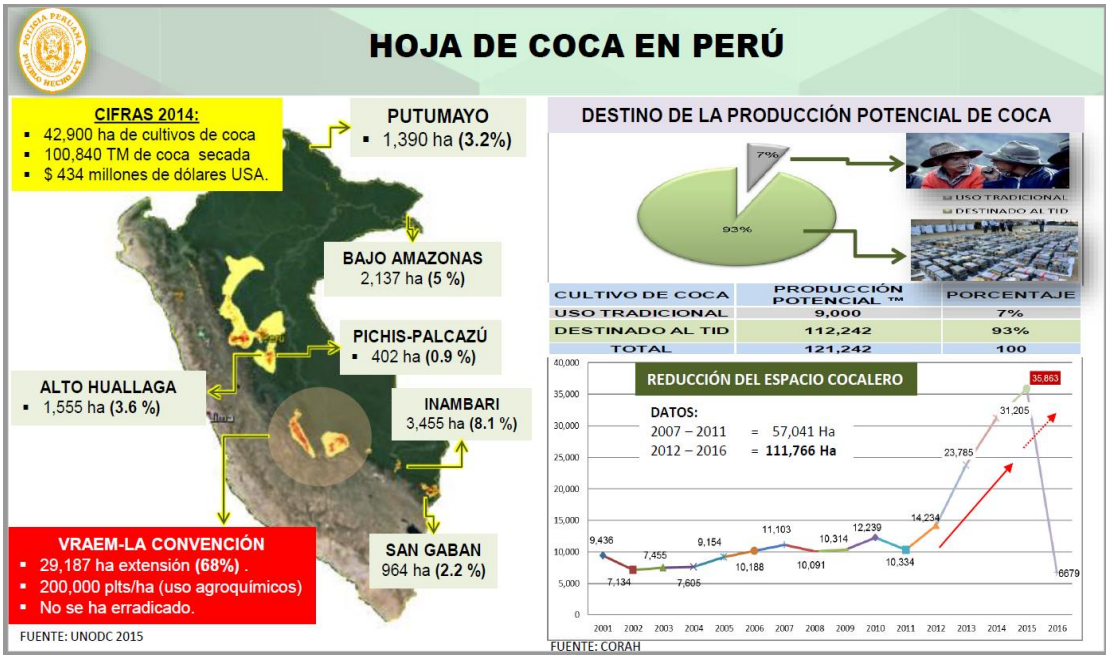


Fuente: Romero Fernández, Vicente. Director General de la Policía Nacional (26-28 abril 2016). Tráfico Ilícito de Drogas, Desafío Mundial. XXXIII Conferencia Internacional para el Control de Drogas. Lima.

La producción de hoja secada bajo exposición al Sol en 2014, utilizada por el narcotráfico para producir pasta base de cocaína y clorhidrato de cocaína, asciende a 100,840 TM. En el 2014, el VRAEM representó más del 67% de la producción. El precio de hoja seca en el lugar de producción es el mismo que el año anterior, $4.3 por kilogramo, valor que sigue siendo relativamente alto en comparación con el precio promedio obtenido entre el 2008 y el 2012 de $3.2 por kilogramo. A partir del 2013, el precio se elevó por encima de $3.0 por kilogramo de hoja, como resultado de una demanda creciente, la reducción significativa de las zonas de producción de cultivos y el consecuente menor abastecimiento de hoja de coca. Sin embargo, el precio promedio de derivados de hoja de coca registra decremento. Mientras el precio de la pasta básica sufrió una relativa disminución de 2.3% (de $863 a $843 por kilogramo) el precio promedio de clorhidrato de cocaína sufrió una disminución de 10%, entre el 2013 y 2014, de $1,310 a $1,178 por kilogramo. Adicionalmente, las incautaciones de pasta base se incrementaron en 2.5% en el mismo período, de 10,800 kilogramos a aproximadamente 11,100 kilogramos.

De otro lado, el General de la Policía Nacional Vicente Romero Fernández, presentó en la XXXIII Conferencia Internacional para el Control de Drogas, realizada del 26 al 28 de abril de 2016 en la ciudad de Lima, cifras de la producción de hoja de coca en el Perú al 2014, siendo el VRAEM, el lugar con el mayor porcentaje (68%) de hectáreas de cultivo de coca a nivel nacional. Asimismo, indicó que el 93% de esa producción está destinada al tráfico ilícito de drogas (TID) y que la reducción del espacio cocalero se habría incrementado entre el 2011-2016 en 54,725 Ha. (Ver Gráfico N°05)

Gráfico N° 05
Hoja de Coca en el Perú (cifras)



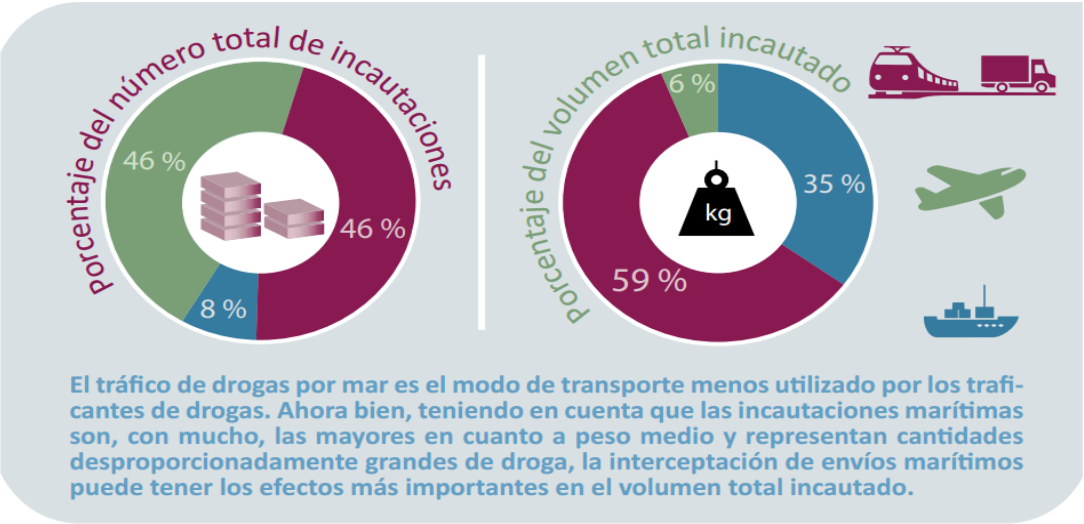
Fuente: Romero Fernández, Vicente. Director General de la Policía Nacional (26-28 abril 2016). Tráfico Ilícito de Drogas, Desafío Mundial. XXXIII Conferencia Internacional para el Control de Drogas. Lima.

En junio de 2015, Yury Fedotov, Director Ejecutivo de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) visitó el Perú e hizo un viaje al Alto Huallaga para conocer los avances de la lucha contra la producción y tráfico de drogas. Se estima que se producen 300 toneladas de pasta básica y clorhidrato de cocaína en el valle de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro (VRAEM) y que el 30% y 50% de esta cantidad sale de la zona a bordo de avionetas. Además, el

95% de los vuelos con cargamento de droga tienen como destino Bolivia y Brasil, informó el Diario "El Comercio" (05 de junio de 2015).

La Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) en su Informe Mundial sobre las Drogas del 2015, refiriéndose a las vías de transporte de droga, indicó que el mar es el modo de transporte menos utilizado por narcotraficantes, pero que representa en mayor cuantía el volumen total incautado. (Ver Gráfico N°06).

Gráfico N° 06
Medios de transporte del TID



Fuente: Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), Informe Mundial sobre las Drogas 2015, Resumen Ejecutivo.

El Perú, a través de su Ministerio de Relaciones Exteriores, ha adoptado también una política integral contra las drogas para la ***erradicación de la producción, el tráfico y el consumo ilegal de drogas*** *(Ministerio de Relaciones Exteriores, 2016).*

Gráfico N° 07

Estrategia Nacional de Lucha contra las drogas 2012-2016

Fuente: Otárola, Alberto. Estrategia Nacional de Lucha contra las Drogas 2012-2016. XXXIII Conferencia Internacional para el Control de Drogas. Lima.

En un artículo de la Revista "Diálogo", Isabel M. Estrada (2016) escribió que Perú finalizó el 2015 con una nota positiva, tomando en cuenta que erradicó casi 36.000 hectáreas de cultivos de coca, superando la meta establecida por el gobierno de remover 35.000 hectáreas del cultivo utilizado para producir cocaína. El objetivo fue logrado gracias al apoyo logístico y tecnológico brindado por Estados Unidos y una iniciativa integral que les dio a los agricultores la opción de trabajar con cultivos alternativos.

José Robles Montoya, Director de Políticas y Estrategia del Ministerio de Defensa, coincidió, señalando "Creo que era importante comprender que -el tráfico de drogas- es la principal amenaza a nuestra seguridad".

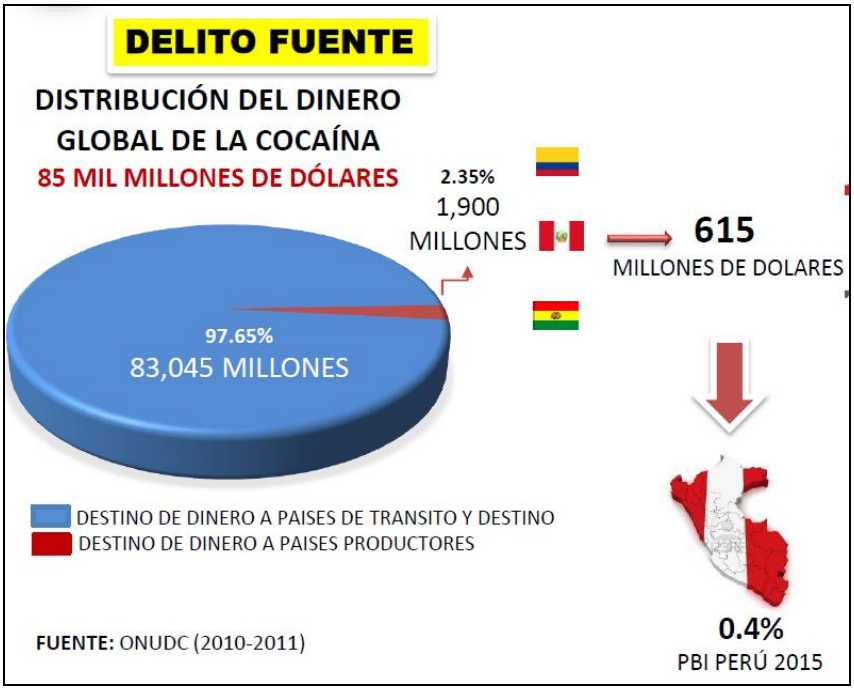
Por cuanto a las iniciativas de sustitución de cultivos, en el 2015, se incluyen: cacao, café y aceite de palma, los que generaron ingresos por US$ 270 millones a la economía peruana (DEVIDA, 2015).

Se sabe que la producción y tráfico de drogas en el Perú atenta contra la seguridad nacional, la estabilidad política y social, y la salud pública de las

personas, el Medio Ambiente, etc . Asimismo, el narcotráfico daña la imagen exterior del país y se ha convertido también en una amenaza regional. Además del comercio ilegal de drogas, grupos del crimen organizado también realizan actividades ilícitas como la trata de personas, la tala ilegal, el robo, lavado de activos, entre otros delitos conexos. "Entre estas actividades ilícitas, los grupos del crimen organizado en el Perú generarían entre US$ 5.000 y US$ 7.000 millones al año, lo cual les da suficiente poder económico para poder influir y sobornar a funcionarios de aduana e inmigración, así como también a las fuerzas de seguridad". (Plan Nacional de Lucha contra las Drogas, 2012-2016).

En la XXXIII Conferencia Internacional para el Control de Drogas, realizada del 26 al 28 de abril de 2016 en la ciudad de Lima (Romero, V) se informó que el TID produce un ingreso de US$ 320,000 millones, de los cuales el 27% corresponde al consumo de cocaína (US$ 85,000 millones) y que sólo el 2.35% es destinado a los países productores (Ver Gráfico N° 08)

Gráfico N° 08
Distribución del dinero Global de la cocaína

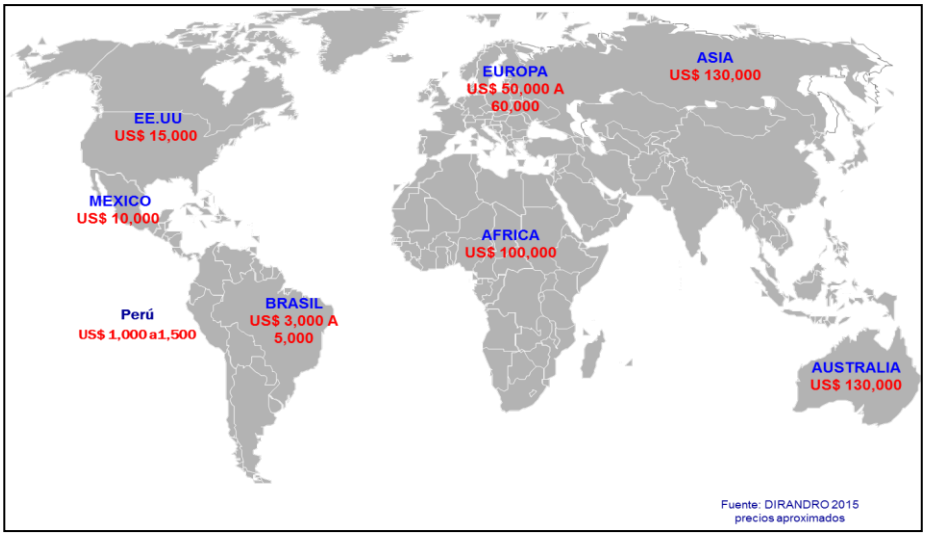


Fuente: Romero Fernández, Vicente. Director General de la Policía Nacional (26-28 abril 2016). Tráfico Ilícito de Drogas, Desafío Mundial. XXXIII Conferencia Internacional para el Control de Drogas. Lima.

El Tráfico Ilícito de Drogas (TID) en el Perú, atiende la demanda mayoritariamente de Europa, África y Asia, pagando entre USD 50,000 y USD 130,000 dólares por un kilo de cocaína (Ver Gráficos N°09 y N°10)

Gráfico N°09

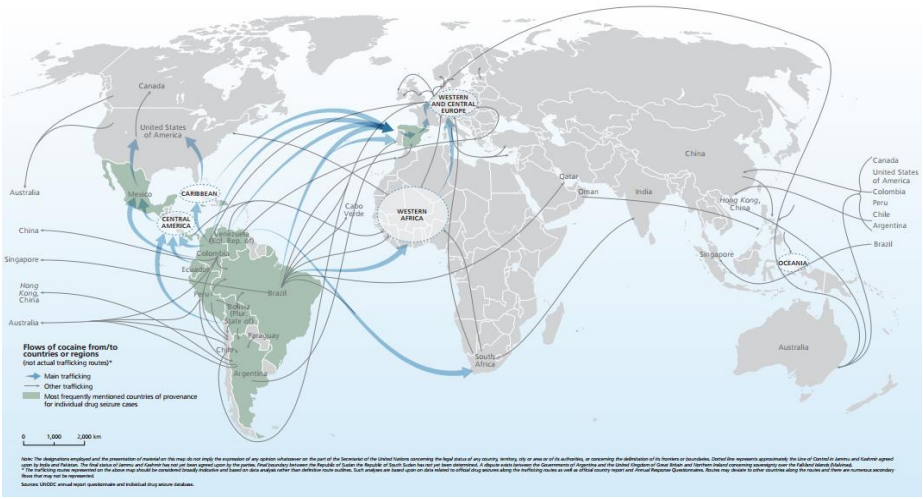
Precio de la cocaína a nivel mundial (por kilo)



Fuente: Propia

Gráfico N°10

Principales corrientes del tráfico mundial de cocaína



Fuente: Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), Informe Mundial sobre las Drogas 2015, Resumen Ejecutivo.

El Perú, se encuentra frente a un problema que amenaza su gobernabilidad y desarrollo. Luchar contra ello implica abordar integralmente como Política de Gobierno y de Estado, el compromiso de todos los poderes públicos, de todos los niveles de gobierno y de toda la sociedad.

2. Objetivo de la Investigación

Identificar los mecanismos que permitan la trazabilidad de la carga de exportación e importación, para reducir los riesgos de actividades ilícitas en las actividades de los operadores de la cadena de suministro del Comercio Exterior.

3. Alcance de la Investigación

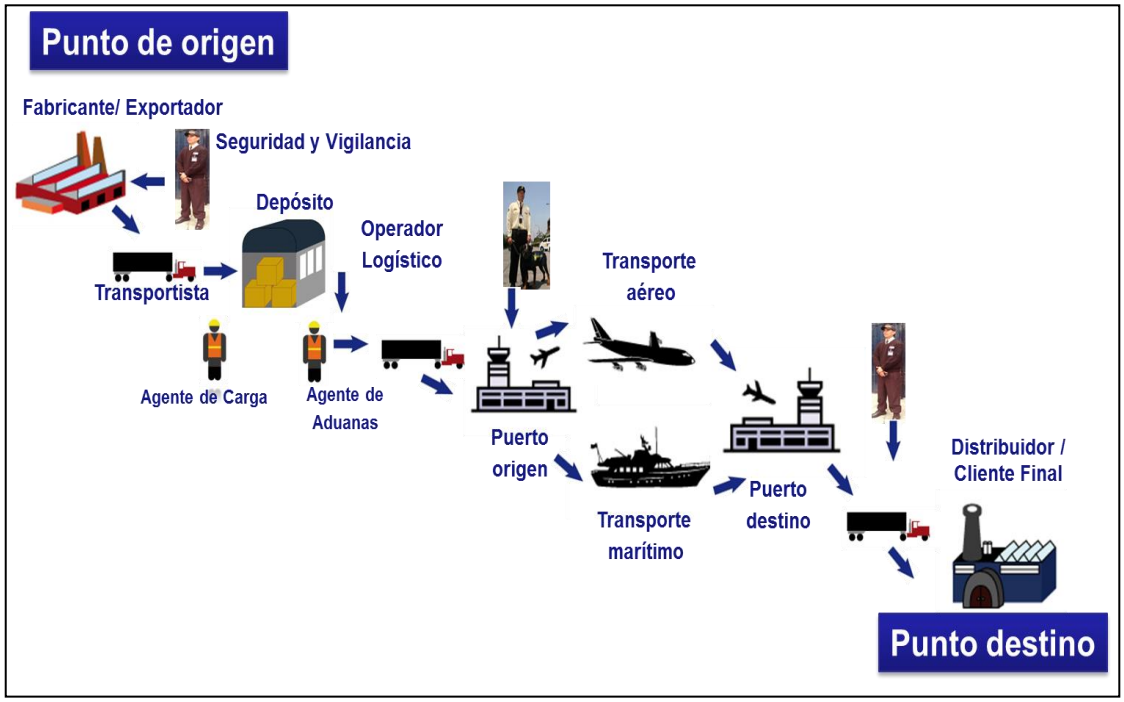
Esta investigación tiene como alcance a todos los operadores de la cadena de suministro del Comercio Exterior[1].
En la Gráfico N°11 que se muestra a continuación, se observan los operadores que conforman la cadena de suministro del Comercio Exterior.

[1] *El Glosario de términos de la Norma BASC V04-2012 define a la Cadena de Suministro como la secuencia de interacción entre los generadores de productos y servicios con sus proveedores que contribuyen en la realización, comercialización y entrega de una mercancía o un servicio a un cliente final en cualquier destino.*

La Norma ISO 28000:2007 define Cadena de Suministro como un conjunto relacionado de recursos y procesos que comienza con el suministro de materias primas y se extiende hasta la entrega de productos o servicios al usuario final, incluidos los medios de transporte. La cadena de suministro puede incluir, vendedores, instalaciones de manufactura, proveedores de logística, centros de distribución interna, distribuidores, mayoristas y otras entidades que conducen al usuario final.

Gráfico N°11

Cadena de Suministro del Comercio Exterior



Fuente: Propia

3.1 Fabricante / Exportador. *Persona que produce y/o vende bienes o servicios de un país a otro.*

3.2 Seguridad y Vigilancia. *Servicio ordenado y dispuesto para vigilar. Servicio encargado de la seguridad de una persona, de una empresa, de un edificio, etc. (R.A.E)*

3.3 Transportista. *Persona que traslada efectivamente las mercancías o que tienen el mando del transporte o de la responsabilidad de éste. (Aduanet)*

3.4 Depósito Fiscal / Almacenes Aduaneros. *Locales abiertos o cerrados destinos a la colocación temporal de las mercancías mientras se solicita su despacho y cuya gestión puede estar a cargo de la Aduana, de otras dependencias públicas o de personas privadas. (Aduanet).*

3.5 Agente de Carga Internacional. *Persona que puede realizar y recibir embarques, consolidar y desconsolidar mercancías, actuar como Operador de Transporte*

Multimodal sujetándose a las leyes de la materia y emitir documentos propios de su actividad, tales como conocimientos de embarque, guías aéreas, certificados de recepción, certificados de transporte y similares. (Aduanet).

3.6 Agentes de Aduanas. *Son personas naturales o jurídicas autorizadas por la Administración Aduanera para prestar a servicios a terceros, en toda clase de trámites aduaneros, en las condiciones y con los requisitos que establezca el DL N°1053 y su reglamento (Ley General de Aduanas)*

3.7 Operador Logístico de tercera parte. *Se define así a la empresa que participa de la logística del comercio internacional y que proporciona servicios "outsourcing" a terceros, en ocasiones realizando tareas específicas o encargándose de toda la operación logística de un tercero. Estos operadores logísticos típicamente realizan y desarrollan servicios integrados de almacenamiento y transporte, los cuales se pueden modificar y escalar conforme a los requisitos del cliente, basados en condiciones del mercado y en las especificaciones del servicio. El alcance del servicio puede ser también la operación de carga, aduanamiento, consolidación y almacenamiento. (C-TPAT)*

3.8 Puerto. *Lugar en la costa o en las orillas de un río que, por sus características, naturales o artificiales, sirve para que las embarcaciones realicen operaciones de carga y descarga, embarque y desembarco, etc. (R.A.E)*

3.9 Aeropuerto. *Área destinada al aterrizaje y despegue de aviones dotada de instalaciones para el control del tráfico aéreo y de servicios a los pasajeros. (R.A.E)*

3.10 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. (Aduanet)*

3.11 Distribuidor. *Empresa dedicada a la distribución de productos comerciales. (R.A.E)*

4. Situación de las Actividades Ilícitas en la Cadena del Comercio Exterior en el Perú.

A continuación, se va a enlistar algunos casos de contaminación del TID en la cadena de suministro del Comercio Exterior. Estos casos, nos muestran con hechos reales lo que en teoría y estadísticamente nos informan las autoridades.

<u>Caso: Maletines con droga en el Muelle Sur</u>

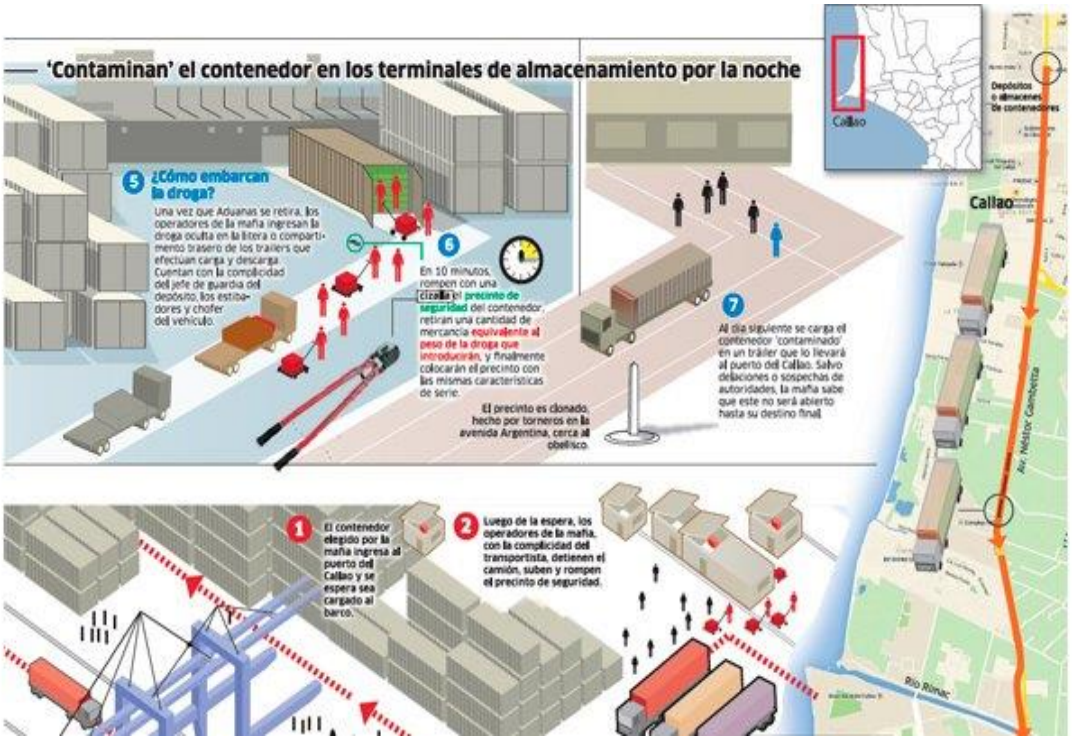
"… llegó el Ministerio Público, luego de investigar el hallazgo de 673,18 kilos de droga dentro del terminal portuario. La carga tenía como destino Francia. Según la Dirección Antidrogas, en ese país el kilo de cocaína se vende a US$ 45 mil y en el Perú se comercializa a US$ 1.200.

El ingreso para los narcotraficantes que estuvieron detrás del envío –y que pertenecen a un cártel mexicano– habría alcanzado unos US$ 30 millones.

La droga fue incautada el pasado 4 de octubre. Estaba camuflada en paquetes tipo ladrillo dentro de 17 maletas de lona: 10 de ellas fueron encontradas en un contenedor y siete, en la cabina de un semi tráiler". ("El Comercio", 22 octubre 2014)

Caso: ¿Cómo se opera en el puerto?

"Jefes policiales, fiscales antidrogas y los propios narcotraficantes admiten que gran parte de la droga sale por vía marítima. El puerto del Callao es la puerta principal. Ante la ausencia de mayor control y escáneres móviles, estibadores, policías, agentes aduaneros y portuarios corruptos se confabulan para 'preñar' algunos de los miles de contenedores que salen a diario por dicho muelle".



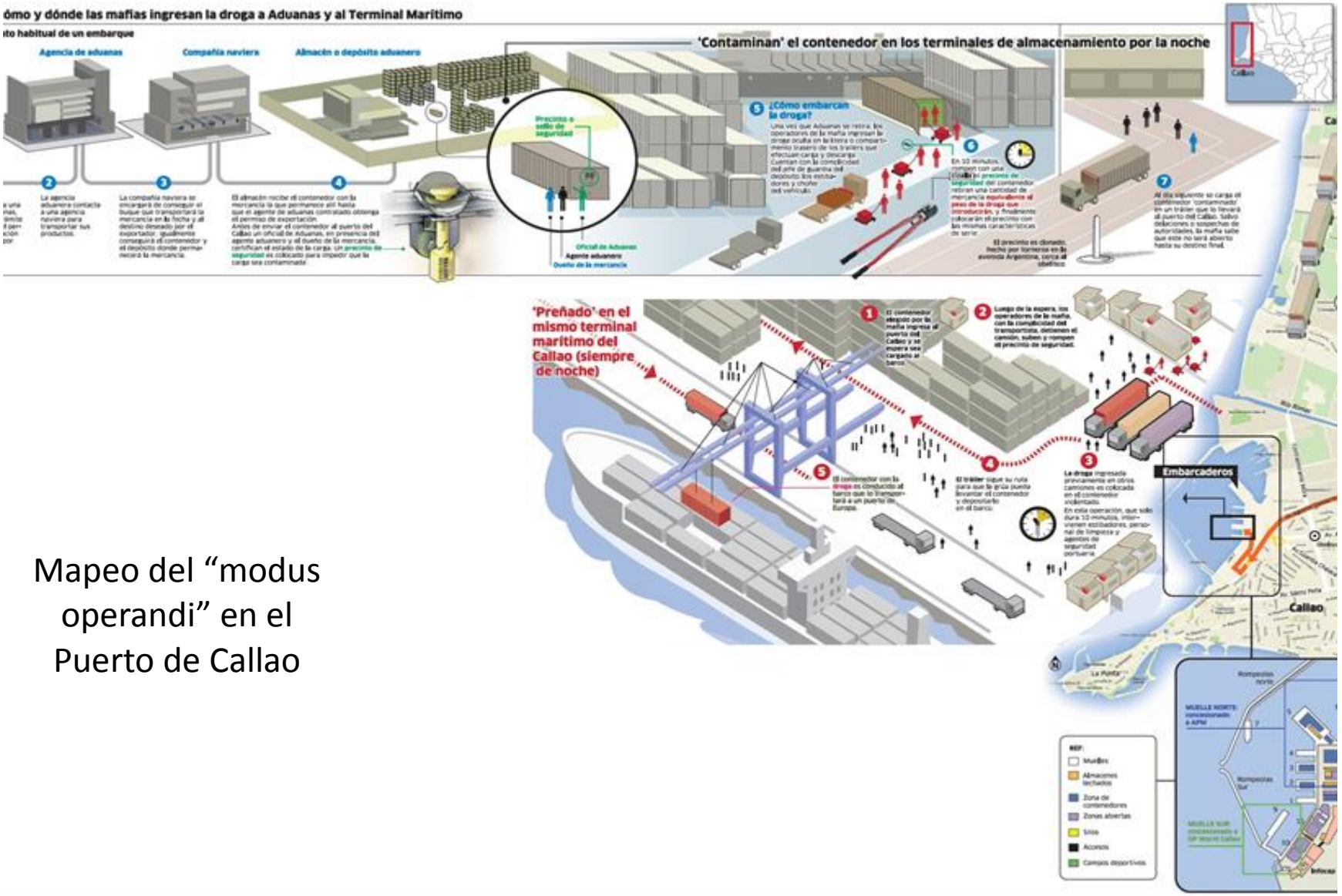
"Pese a que la policía sabe el -modus operandi- de las mafias desde hace 20 años, poco ha cambiado. En octubre del 2014, un tráiler llevando un contenedor vacío ingresó a una zona rígida del Muelle Sur del terminal concesionado a la multinacional DP World". "En enero del 2014, agentes de la Dirección Antidrogas decomisaron 350 kilos de cocaína cuando se iba en un contenedor hacia Panamá".

"La intervención fue en el terminal DP World en el Callao, en la zona 2C, cuando el chofer del camión estaba terminando de descargar la droga".

"Recientemente el pasado 21 de febrero personal de seguridad de DP World descubrió a dos hombres por los oscuros corredores. En su huida dejaron tirados en el piso una caja de espárragos, una cizalla y un precinto roto numerado".

"En el interior del contenedor contaminado se halló tres maletines negros cada uno con 40 kilos y, además, un precinto de seguridad clonado que iba a ser colocado por el original".

"Estos operativos evitaron que la droga sea embarcada, pero no hay duda de que muchos otros alijos de cocaína sí sortearon el control portuario". ("La República", 21 mayo 2015)



Mapeo del “modus operandi” en el Puerto de Callao

Caso: Contaminación de Contenedor

"La policía halló un cargamento de cocaína de alta pureza dentro de un contenedor de páprika que iba rumbo a España. 190 kilos de clorhidrato de cocaína fueron escondidos en cuatro maletas. El hecho ocurrió el 8 de julio último, pero las imágenes se revelaron recién hoy. La intervención estuvo a cargo de la División Portuaria Antidrogas y se inició cuando los agentes descubrieron que el peso de este contenedor había sido adulterado y el precinto de seguridad había sido clonado. Los 172 paquetes de cocaína estaban debidamente forrados y sellados con la figura de un delfín y un lagarto. Se calcula que la organización iba a obtener 8 millones de dólares de ganancia aproximadamente". (Canal "N", 24 julio 2015)

Caso: Robo de contenedor

"Los delincuentes violaron la seguridad en las empresas que resguardan las mercaderías en Puerto del Callao, para robar un contenedor que llevaba 820 mil soles en productos electrónicos".

"Para que un contenedor salga del Puerto del Callao se tiene que presentar una autorización de importación directa, un permiso electrónico supuestamente infalsificable, la mercadería estaba a cargo de la empresa de seguridad concesionaria APM Terminals. Según los reportes, el conductor Antonio Girón Quispe retiró el contenedor, APM informó que esta persona y su camión están incluidos en la base de datos del Puerto del Callao". (Canal N, 24 agosto 2015).

Caso: Perú proveedor de Droga a Europa

"Los destinos preferidos por las mafias son España, Bélgica y Holanda, y en menor medida Estados Unidos e Italia. Hace unas semanas, la Guardia Civil española descubrió, en el puerto de Valencia, 199 kilos de cocaína oculta en un contenedor procedente del puerto del Callao en un cargamento de cajas de pimientos".

"… fuentes de inteligencia de la PNP afirman que estas organizaciones han logrado debilitar policías y atraer como cómplices a trabajadores y funcionarios del puerto, por el que se estima salen anualmente unas 100 toneladas (de las 350 que se producen a nivel nacional)".

"Anualmente se mueven más de 2 millones de TEU (contenedores de 20 pies) por los muelles del puerto. En el muelle Sur 1.5 millones y en el muelle norte, 500 mil de estas estructuras metálicas. "Son unos 5,500 contenedores diarios que no son verificados por falta de escáneres", señala un inspector portuario". (Diario Uno, 4 noviembre 2015)

Caso: "Clonación de precintos"

"En febrero pasado la Dirección Antidrogas (DIRANDRO) frustró, en dos intervenciones (los días 12 y 27), el envío de 390 kg de cocaína a EE UU, España y Holanda desde el Terminal Marítimo del Callao en contenedores bajo la modalidad de "gancho ciego" (violentan los sellos de seguridad) y una vez "preñado" (introducción de la droga) clonan (sustituyen los originales) dichos sellos. Esta acción solo puede ser concretada por narcotraficantes en combinación de trabajadores portuarios, agentes aduaneros y policías. Según investigaciones de la Superintendencia Nacional

de Aduanas y Administración Tributaria (SUNAT) hasta 300 trabajadores portuarios tienen antecedentes por tráfico de drogas y otros delitos". (Diario Expreso, 5 marzo 2016).

120 TM de cocaína salen anual en contenedores por puerto del Callao

Caso: Inspección de contenedores en el puerto

"Poco más del 2% de contenedores[2]*, que salen a diario a diferentes partes del mundo, son revisados por la Dirección Antidrogas (DIRANDRO) y la autoridad Aduanera en el puerto del Callao. Los contenedores que se supervisan son aquellos que tienen como destino países con antecedentes por narcotráfico, como México, España, Bélgica, Estados Unidos (en menor medida), entre otros". (Perú21, 10 mayo 2016)*

[2] *Ver Anexo 3: Estadísticas del movimiento de naves atendidas por la Autoridad Portuaria Nacional en el Puerto de Callao.*

Caso: Decomiso de droga en Callao – Uso de tecnología (Escáner)

"… un operativo de interdicción contra el narcotráfico en el Terminal Portuario DP World-Callao, donde ese detectó un contenedor con más de 491 kilos de alcaloide de cocaína. El cargamento tenía como destino Bélgica, pero el uso de un escáner permitió el hallazgo, luego de revisar 25 contenedores que iban a ser embarcados…"

"Al interior de esa embarcación se hallaron 13 maletas con 413 paquetes en forma de ladrillo que se encontraban envueltos con plástico especial, los cuales habían sido introducidos mediante la modalidad de "preñado". (Andina. 25 junio 2016)

Estadísticamente, la CBP sobre el año 2012, informa que las contaminaciones tienen diferentes orígenes y que en mayor proporción se encuentra en el proceso de Transporte/Traslado de carga (52%), seguido de la fábrica/productor/maquila (25%), terminal de almacenamiento (17%) y un 6% en otros operadores de la cadena de comercio exterior. Asimismo, los factores que contribuyen a la contaminación de la carga son: Conspiración (74%), Sobornos (11%), Extorsión (3%), entre otros (12%).

5. Programas de Control y Seguridad en la Cadena de Suministro: Alcances

La presente investigación busca demostrar la importancia y los beneficios que obtienen las empresas operadoras del comercio exterior, con la implementación de un Sistema de Gestión en Control y Seguridad que sea empleado como herramienta en la Gestión Empresarial, con el fin de minimizar el impacto negativo en sus operaciones, así como el riesgo de su carga sean utilizadas para las actividades ilícitas.

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

Entre los días 9 al 13 de diciembre del año 2002 tuvo lugar en Londres, Inglaterra, la Conferencia Diplomática de los Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Safety of Life at Sea – SOLAS), la cual aprobó once resoluciones y nueve enmiendas a la Convención, con el fin de fortalecer la protección marítima del buque y de las instalaciones portuarias y de prevenir y suprimir los actos de terrorismo contra la actividad del transporte marítimo. Entre las normas incorporadas a tales efectos, se encuentra el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP) (International Security in and Ships- ISPS).

La Conferencia SOLAS reconoció que las nuevas disposiciones "representan un cambio significativo del enfoque de la cuestión de la protección del transporte marítimo internacional" y admitió que pueden suponer una considerable carga adicional para algunos Gobiernos Contratantes". Por ello, reconoció plenamente la importancia de la cooperación técnica implementada "entre todos los que tienen que ver con los buques y las instalaciones portuarias, o los utilizan, incluido el personal del buque, el personal portuario, los pasajeros, los intereses de la carga, los gestores navales, los administradores de puertos y las autoridades nacionales y locales que tengan responsabilidades en el ámbito de la protección".

1. *Características del Código PBIP.*

   El Código PBIP fue elaborado por el Comité de Seguridad Marítima de OMI y aprobado por Resolución N° 2 de la Conferencia Diplomática SOLAS 1974 de la OMI, el 12 de diciembre de 2002.

   El Código incluye los lineamientos fundamentales de la "Maritime Transportation Security Act 2002" de EE.UU. y tiene como fin presentar a los gobiernos contratantes del SOLAS un programa o marco estandarizado para la evaluación de riesgos, por el que se posibilite a los gobiernos contrarrestar las vulnerabilidades a la seguridad en el transporte marítimo y facilidades portuarias.

   Este instrumento consta de un Preámbulo y dos partes principales: la Parte A, titulada "Medidas Especiales para Mejorar la Seguridad Marítima", de carácter obligatorio para países miembros de la OMI que han suscrito el SOLAS; y la Parte B, más detallada, de carácter voluntario o no vinculante, que ofrece orientación sobre la aplicación de la sección obligatoria.

   Asimismo, tiene en cuenta lo estipulado en el Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional del año 1965, en cuanto a que las autoridades públicas permitirán "que los tripulantes extranjeros desembarquen mientras permanezca en puerto el buque en el que hayan llegado, siempre que se hayan cumplido los trámites pertinentes a la llegada del buque y las autoridades públicas no tengan motivos para negarse a conceder el permiso de desembarco por razones de higiene, seguridad u orden públicos", señalando que "cuando los Gobiernos Contratantes aprueben los planes de protección de los buques y de las instalaciones portuarias, deben prestar la debida atención al hecho de que el personal del buque, vive y trabaja a bordo de éste y necesita acceso a los servicios de bienestar para la gente de mar en tierra, incluida la asistencia médica".

2. *Parte A: Medidas obligatorias.*

   La Parte A incluye varios puntos:

2.1. Generalidades, Definiciones y Ámbito de Aplicación.[3]

Se presentan los objetivos del Código, las prescripciones funcionales para alcanzar dichos objetivos, una serie de definiciones y el ámbito de aplicación de este instrumento jurídico.

a) Objetivos

- *Establecer un marco internacional que canalice la cooperación entre Gobiernos Contratantes, organismos gubernamentales, administraciones locales y sectores naviero y portuario, a fin de detectar las amenazas a la protección y adoptar medidas preventivas contra los sucesos que afecten a la protección de los buques o instalaciones portuarias utilizados para el comercio internacional;*
- *Definir las funciones y responsabilidades respectivas de los Gobiernos Contratantes, los organismos gubernamentales, las administraciones locales y los sectores naviero y portuario, a nivel nacional e internacional, con el objeto de garantizar la protección marítima;*
- *Garantizar que se recopile e intercambie información relacionada con la protección, con prontitud y eficacia;*
- *Ofrecer una metodología para efectuar evaluaciones de la protección a fin de contar con planes y procedimientos que permitan reaccionar a los cambios en los niveles de protección; y*
- *Garantizar la confianza de que se cuenta con medidas de protección marítima adecuadas y proporcionadas.*

b) Prescripciones funcionales

Con objeto de alcanzar los anteriores objetivos, se incluye una lista no exhaustiva de prescripciones funcionales:

[3] *Ver Anexo 1: Términos y Definiciones Código PBIP*

- *Recopilar y evaluar información sobre las amenazas a la protección marítima e intercambiar dicha información con los Gobiernos Contratantes interesados;*
- *Exigir el mantenimiento de protocolos de comunicación para los buques y las instalaciones portuarias;*
- *Evitar el acceso no autorizado a los buques e instalaciones portuarias y a sus zonas restringidas;*
- *Evitar la introducción de armas no autorizadas, artefactos incendiarios o explosivos en los buques e instalaciones portuarias;*
- *Facilitar los medios para dar la alarma cuando se produzca una amenaza para la protección marítima o un suceso que afecte a dicha protección;*
- *Exigir planes de protección para el buque y para las instalaciones portuarias basados en evaluaciones de la protección; y*
- *Exigir formación, ejercicios y prácticas para garantizar que el personal se familiariza con los planes y procedimientos de protección.*

c) Ámbito de Aplicación

El presente Código se aplica a dos elementos principales:

1. *Los buques dedicados a viajes internacionales, ya sea de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad; de carga, incluidas las naves de gran velocidad; de arqueo bruto igual o superior a 500; o las unidades móviles de perforación mar adentro. El Código no es aplicable a los buques de guerra, ni a las unidades navales auxiliares, ni a otros buques propiedad de un Gobierno Contratante o explotados por él, dedicados a servicios gubernamentales de carácter no comercial.*
2. *Las instalaciones portuarias que presten servicios a los mencionados tipos de buques. La utilización del término "instalaciones portuarias" en vez de "puertos", se debe a que la OMI no puede interferir en las decisiones internas de cada país sobre cómo proteger sus puertos, pero sí puede hacer indicaciones en general con relación a las áreas o instalaciones*

portuarias donde se suministran servicios a los buques protegidos por la Convención SOLAS. Es potestad de cada país decidir cuáles áreas o instalaciones portuarias dentro de cada uno de sus puertos, serán habilitadas para implementar los requisitos de seguridad.

2.2. Responsabilidades de los Gobiernos Contratantes.

La iniciación y el mantenimiento de los procesos y procedimientos necesarios para implementar el Código PBIP, son responsabilidad de los gobiernos nacionales miembros de la OMI y signatarios del SOLAS1 (Gobiernos Contratantes), los cuales tendrán fundamentalmente las siguientes actividades:

a) Con relación a buques e instalaciones portuarias:
Consideración del Código Internacional para la protección de buques y de instalaciones portuarias (ISPS), Dic. 2002, Anexo 1, Parte A, secciones 1.2 y siguientes.
Establecer los niveles de protección aplicables. Para ello, los Gobiernos Contratantes deberán tener en cuenta en qué medida es creíble la información sobre la amenaza y si ésta es específica o inminente, así como si hay corroboración suficiente de la información y evaluar cómo afectaría el suceso a la seguridad.
Orientar a las compañías navieras y a las instalaciones portuarias sobre la forma de protegerse contra los sucesos que afecten a la protección marítima, teniendo en cuenta las exigencias de cada nivel de protección.

Determinar cuándo se requiere una declaración de protección marítima, mediante la evaluación del riesgo que supone una determinada operación de interfaz buque-puerto o una actividad de buque a buque. Esta Declaración, suscrita por los oficiales de protección de las dos partes interesadas (buque - puerto o buque - buque), tiene como objeto acordar determinadas medidas y responsabilidades sobre protección marítima con el fin de garantizar el cumplimiento de lo prescrito en la parte A del Código PBIP;
Comunicar información a la OMI y su envío, además, a los representantes del transporte marítimo, e industrias del puerto.

b) Específicamente con relación a los buques:
Verificar el cumplimiento del Capítulo XI-2 y Parte A del Código ISPS por parte de los buques que arriban a sus puertos, mediante controles diversos.

c) Específicamente con relación a las instalaciones portuarias:
Verificar el cumplimiento del Capítulo XI-2 y Parte A del Código ISPS por parte de las instalaciones portuarias existentes en su territorio, mediante controles diversos.
Realizar la Evaluación de la Protección de la Instalación Portuaria o aprobar la que realice una organización de protección reconocida. Esta evaluación es un análisis de riesgo de todos los aspectos del funcionamiento de una facilidad portuaria, para determinar qué partes de él son más vulnerables a los ataques terroristas. El riesgo de la seguridad, se ve en función de la amenaza de un ataque, asociada con la vulnerabilidad del blanco y las consecuencias de dicho ataque. Esta evaluación determina si la instalación portuaria analizada necesitará un Oficial de Protección, un Plan de Protección y equipos de seguridad.
Determinar en qué facilidades portuarias dentro de su territorio, se debe designar a un Oficial de Protección de la Instalación Portuaria, decisión que dependerá de los resultados de la Evaluación de la Protección que se realice. Este Oficial se encarga, entre otras funciones, de hacer una evaluación inicial completa de la instalación portuaria e inspecciones periódicas a la misma;

garantizar la elaboración, implantación, mantenimiento y eventualmente modificaciones necesarias del Plan de Protección de la instalación portuaria; asegurarse de que se ha impartido la formación adecuada al personal de seguridad; informar a las autoridades pertinentes de posibles amenazas a la instalación portuaria y llevar un registro de los mismos; y garantizar el funcionamiento, prueba, calibrado y mantenimiento adecuados del equipo de protección.

Aprobar el Plan de Protección de la instalación portuaria que el puerto implicado o alguna organización de protección reconocida elabore para aquel, así como las enmiendas al mismo. Este Plan se elaborará sobre la base de las orientaciones dadas en la parte B del Código y debe indicar las medidas de protección operacional y física que la instalación portuaria debe tomar para operar siempre en el nivel de protección 1 y aquellas adicionales para operar en los niveles de protección 2 y 3 cuando ello sea dispuesto.

Expedir a las instalaciones portuarias la Declaración y el Certificado de Verificación del cumplimiento de las normas del Código por parte de dichas instalaciones.

Los Gobiernos Contratantes pueden designar o establecer, Autoridades Designadas dentro del Gobierno, para tomar sus deberes de protección y permitir que Organizaciones de Seguridad Reconocidas (OR) lleven a cabo alguno de estos trabajos, los cuales deberán ser siempre aprobados por el Gobierno Contratante o la Autoridad Designada.

5.2. Business Alliance for Secure Commerce (BASC) – Capítulo Perú.

BASC PERÚ es el capítulo nacional de la World BASC Organization, (WBO) por sus siglas en inglés), fundado en el año de 1997 con la misión de promover una cultura de prevención de seguridad en las operaciones del comercio exterior.

Las actividades a nivel nacional de BASC PERÚ comprenden diversas acciones de prevención dirigidas a los colaboradores de las empresas, tarea para la cual cuenta con el apoyo de diversas instituciones públicas y organismos internacionales; entre las que destacan, la Dirección Antidrogas de la Policía

Nacional del Perú (DIRANDRO); La Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Drogas (DEVIDA), El Ministerio Público, Fiscalía de la Nación, La Unidad de Inteligencia Financiera (UIF) de la SBS, La Dirección General de Capitanías y Guardacostas del Perú (DICAPI), El Poder Judicial (PJ), La Autoridad Portuaria nacional (APN), Centro de Información y Educación para la Prevención del Abuso de Drogas (CEDRO).

A través de la WBO, BASC PERÚ con autoridades de la Oficina de Aduanas y Protección de Fronteras de los EE.UU. (CBP), aduaneras de diversos países; asimismo, colabora con la Organización Mundial de Aduanas (OMA) en la estandarización de medidas aduaneras que contemplen un tratamiento ventajoso de las mercancías de las empresas que cuenten con un Certificado BASC.

BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

5.2.1. Objetivos

- *Promover un comercio seguro en cooperación con gobiernos y organismos internacionales.*
- *Incrementar los conocimientos y mejorar las buenas prácticas relacionadas a la seguridad en las operaciones que realizan las empresas dedicadas al comercio internacional.*
- *Fortalecer un comercio internacional ágil y seguro mediante la aplicación de estándares y procedimientos de seguridad reconocidos y avalados internacionalmente.*

5.2.2. Alcance[4]

La Norma BASC, está diseñada de forma tal que, su contenido sea comprensible, permitiendo que el SGCS sea aplicable por organizaciones de todos los tamaños, independientemente de la naturaleza de sus actividades, a fin de garantizar la seguridad de sus actividades relacionadas, directa o indirectamente con el comercio exterior.

La Norma BASC, tiene como alcance a los diferentes sectores del comercio exterior, para ellos ha elaborado distintos estándares que pueden aplicarse de acuerdo a la naturaleza y giro del negocio:

1. *Agentes de Aduanas*
2. *Agentes de Carga / Agentes marítimos*
3. *Empresas de servicios complementarios portuarios y marítimos*
4. *Exportadores / Importadores*
5. *Operadores portuarios / Agentes de Estiba*
6. *Operadores logísticos*
7. *Servicios de vigilancia y seguridad privada*
8. *Servicios portuarios*
9. *Terminales de almacenamiento*
10. *Terminales Portuarios Marítimos o Fluviales*
11. *Transportes de Carga terrestre*
12. *Transportistas marítimos*

5.2.3. Estándares del SGCS BASC

A continuación, se va a presentar las obligaciones establecidas en los Estándares del Sistema de Gestión de Control y Seguridad (SGCS) según la naturaleza y giro del negocio de la organización, cuyas buenas prácticas han permitido generar grandes beneficios no sólo económicos, sino también administrativos, operativos, logísticos, personales, entre otros. Los

[4] *Ver Anexo 2: Términos y Definiciones SGCS BASC*

estándares están compuestos por ocho (08) capítulos, los cuales serán detallados de manera general a continuación:

Capítulo 1: Requisitos de Asociados de Negocio

- *Establecer procedimientos documentados que les permita evaluar a sus Asociados de Negocio más allá de los requisitos financieros y que contengan criterios de prevención contra el lavado de activos y financiamiento del terrorismo*
- *Evaluar los riesgos de trabajar o entablar una relación comercial con alguno de ellos. Respondemos a lo siguiente: ¿Este Asociado es solvente financieramente? ¿Está legalmente constituido? ¿Qué se dice en el medio de este Asociado (referencias)? ¿Cuán enfocado a la seguridad se encuentra? ¿Tiene alguna certificación? ¿Tenemos contratos?, etc.*
- *Identificar a sus Asociados que se encuentran y a los que no, certificados por BASC.*
- *Firmar acuerdos de seguridad con aquellos Asociados que no se encuentren certificados por BASC, que describan el cumplimiento de los criterios de Seguridad BASC que hayan sido establecidos como resultado de la evaluación de riesgos, y verificar su cumplimiento.*
- *Asegurar que los criterios de seguridad BASC estén disponibles para los clientes a través de métodos de difusión tales como, seminarios, servicios de consulta y materiales de texto.*

Capítulo 2: Seguridad del contenedor y de la carga

- *Convenir con sus Asociados de Negocio, Importadores y Exportadores, sean o no miembros BASC, respecto de la importancia de tener procedimientos de seguridad en el lugar de carga, procedimientos para la inspección y sellado apropiado para mantener la integridad de contenedores y furgones, estableciendo criterios para definir cuando un contenedor y/o la unidad de transporte no es apto para ser cargado.*

- *Recomendar a sus Asociados de Negocio que sea realizada una inspección a los contenedores vacíos, antes de su llenado, de siete puntos así:*
  - *Pared delantera*
  - *Lado izquierdo*
  - *Lado derecho*
  - *Piso*
  - *Techo interior/exterior*
  - *Puertas interiores/exteriores/mecanismos de cierre*
  - *Exterior/sección inferior*

Como también debería recomendar el proceso de revisión de diecisiete (17) puntos para furgones y camiones así:
Furgones y remolques (7+3 puntos):

- *Pared delantera*
- *Lado izquierdo*
- *Lado derecho*
- *Piso*
- *Techo interior/exterior*
- *Puertas interiores/exteriores/mecanismos de cierre*
- *Exterior/Sección inferior*
- *Área de la quinta rueda – inspeccionar el compartimiento natural/placa del patín*
- *Pata mecánica*
- *Parte inferior – llantas/parachoques*

Tractores o camión (7 puntos):

- *Parachoques, neumáticos y llantas*
- *Puertas y compartimientos de herramientas*
- *Caja de la batería*
- *Respiraderos*
- *Tanques de combustible*

  - *Compartimientos del interior de la cabina, litera*
  - *Sección de pasajeros y techo*
- *Utilizar sellos de alta seguridad que cumplan o excedan las exigencias contenidas en la norma ISO 17712.*

Capítulo 3: Control de Acceso Físico

- *Identificar positivamente a los empleados, visitas y proveedores.*
- *Establecer, documentar y mantener procedimientos para la entrega, eliminación, devolución y cambio de dispositivos de acceso.*
- *Exigir a los trabajadores el uso de su identificación en un lugar visible.*
- *Registrar manual o electrónicamente a todas las visitas, previa identificación positiva contra el documento vigente de la persona.*
- *Examinar y registrar todo paquete o documento recibido antes de ser distribuidos.*
- *Establecer un procedimiento para identificar, dirigirse y retirar a personas no autorizadas o no identificadas.*

Capítulo 4: Seguridad de su personal propio, subcontratado y temporal

- *Documentar un procedimiento para evaluar a los candidatos con posibilidades a ser contratados y realizar verificaciones periódicas de los empleados actuales.*
- *Verificar según convenga la organización, conforme la legislación local, los antecedentes policiales, judiciales, laborales y personales del candidato.*
- *Realizar de conformidad con la legislación local, una visita domiciliaria al personal que ocupará las posiciones críticas o que afecta a la seguridad, antes de que ocupe el cargo y actualizarla cada dos años*
- *Realizar pruebas al personal de áreas críticas, conforme a la legislación local, para detectar consumo de alcohol, drogas y otras adicciones, antes de la contratación, cuando haya sospecha justificable y aleatoriamente en un periodo máximo de dos años.*

- *Disponer de un archivo fotográfico actualizado del personal e incluir un registro de huellas dactilares y firma.*
- *Controlar el suministro, la entrega y uso de uniformes de trabajo (Cuando tengan distintivos que identifiquen a la empresa, se deberá controlar su disposición final).*
- *Documentar un procedimiento para retirar la identificación y eliminar el permiso y claves de acceso a las instalaciones y sistemas de los empleados desvinculados de la organización.*

Capítulo 5: Seguridad en los Procesos

- *Contar con procedimientos documentados que establezcan las medidas de seguridad para asegurar la integridad de los procesos relevantes al servicio prestado a la cadena de suministro.*
- *Garantizar la coherencia de la información transmitida a las autoridades a través de los sistemas, con la información que aparece en los documentos de la transacción. Asegurar que la información que se utiliza en la liberación de mercancías y carga sea legible, completa, exacta y protegida contra modificaciones, pérdida o introducción de datos erróneos.*
- *Verificar que la documentación esté completa y clara, contactando al Asociado de Negocios, al importador o exportador, según sea necesario, para corregir la información o la documentación. Cualquier error en la información o documentos enviados a la autoridad, como también faltantes o sobrantes de mercancías que generen riesgos en la seguridad de la cadena de suministros, deben ser reportados a la autoridad correspondiente.*
- *Verificar la información del manifiesto de carga con la carga recibida o entregada.*
- *Describir la carga con exactitud y debe indicar peso, etiquetas y marcas; así mismo se hará un conteo de las piezas (cajas) frente a los documentos de la carga.*

- *Comparar la carga que se está enviando o recibiendo con las órdenes de compra, despacho o de entrega.*
- *Identificar plenamente a los conductores antes de recibir o entregar la carga.*
- *Establecer y aplicar procedimientos para llevar la trazabilidad y monitorear la carga durante el tiempo de tránsito.*
- *Debe existir un procedimiento para investigar y solucionar todos los casos de faltantes o sobrantes y otras discrepancias o anomalías de la carga.*
- *Notificar oportunamente a las autoridades competentes si se detectan anomalías o actividades ilegales o sospechosas relacionadas a faltantes o sobrantes de carga. El agente aduanal debe asegurarse que su cliente, importador o exportador, realice los reportes correspondientes y cuando sea apropiado, respecto a los faltantes o anomalías de las cuales tenga conocimiento.*

Capítulo 6: Seguridad Física

- *Inspeccionar periódicamente todas las cercas y barreras para verificar su integridad e identificar daños.*
- *Controlar, monitorear y supervisar las puertas de entrada y salida de vehículos y de personal. De igual manera, asegurarlas cuando no estén en uso.*
- *Realizar inspecciones y reparaciones periódicas para mantener la integridad de las mismas.*
- *Mantener un control sobre las cerraduras, llaves y claves de acceso entregadas. Los edificios de oficinas deben tener horarios de acceso limitados.*
- *Debe existir una adecuada iluminación dentro y fuera de las instalaciones, incluso en las siguientes áreas:*
  a) Entradas y salidas.
  b) Barreras perimetrales.
  c) Áreas de estacionamiento

- *Utilizar sistemas de alarmas y cámaras de vigilancia para supervisar y monitorear las instalaciones y prevenir el acceso no autorizado a las áreas críticas. El mismo que debería estar monitoreado por personal competente durante las 24 horas y contar con grabación.*
- *Tener un jefe o responsable de la seguridad, con funciones debidamente documentadas.*
- Tener un servicio de seguridad competente, propio o contratado de preferencia certificado BASC.
- *Garantizar una acción de respuesta oportuna y disponible por parte del personal de seguridad durante 24 horas al día.*

Capítulo 7: Seguridad en las Tecnologías de la Información

- *Establecer políticas, procedimientos y normas de tecnología de información, utilizadas en la organización.*
- *El control de la documentación y la información en los equipos de cómputo, debe incluir protección contra el acceso no autorizado.*
- *Establecer un procedimiento para identificar el abuso de los sistemas informáticos a fin de detectar accesos no autorizados, manipulación indebida o la alteración de los datos del negocio.*
- *Deben estar sujetos a apropiadas medidas disciplinarias, los infractores del sistema de seguridad de tecnologías de la información.*
- *Tener copias de respaldo de la información sensible de la organización y contar con una copia fuera de sus instalaciones.*
- *Deben ser supervisados contratistas, técnicos o programadores contratados externamente que trabajan en sistemas de la organización para asegurar que los datos sensibles e información confidencial están siendo protegidos contra pérdida o adulteración.*
- *Deben instalar y mantener actualizado software antivirus y anti-espía en los sistemas de computación, para prevenir la infiltración.*

Capítulo 8: Entrenamiento de Seguridad y Concientización sobre Amenazas

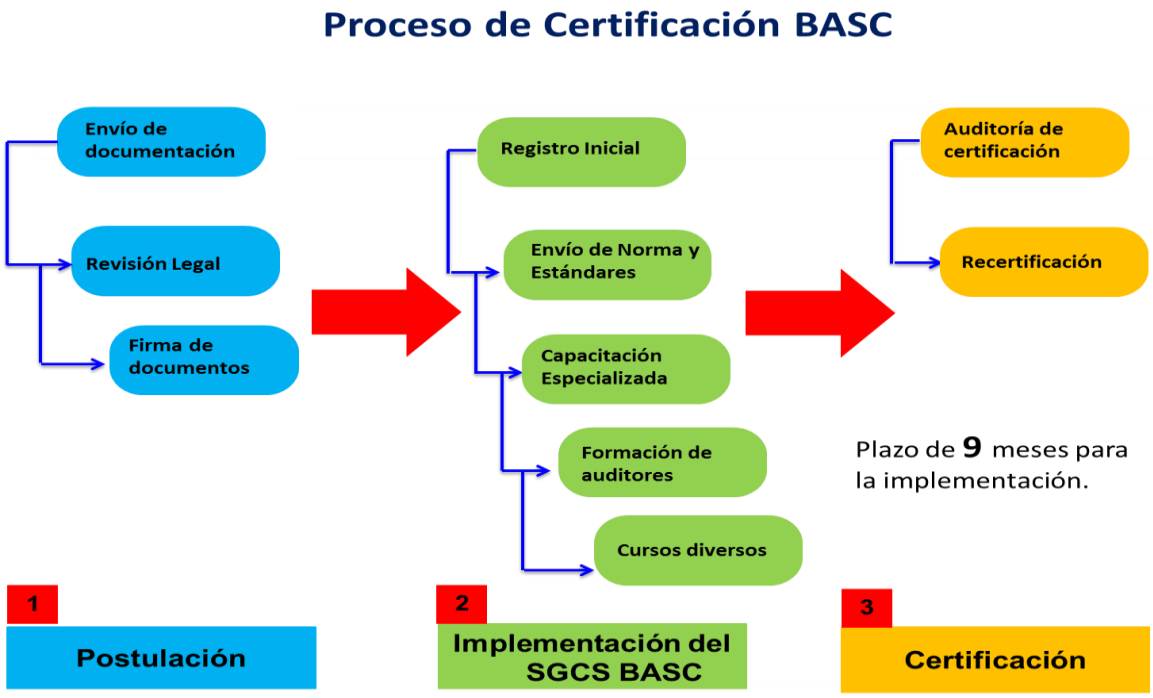
- *Contar con un programa anual de capacitación a fin de que todo el personal sepa reconocer y reportar amenazas y vulnerabilidades sobre actividades ilícitas, tales como actos de terrorismo y contrabando, en toda la cadena de suministro.*
- *Difundir entre los empleados los procedimientos que la organización ha puesto en marcha para considerar una situación y como reportarla.*
- *Brindar capacitación adicional a los empleados que laboran en las áreas de envíos y recibos de carga, así como a aquellos que reciben y abren la correspondencia.*
- *Hacer conocer a los empleados los procedimientos para identificar y reportar una actividad sospechosa.*
- *Capacitar al personal que labora en la organización para implantar el SGCS BASC, a fin de permitir que las personas adquieran habilidades para el control y seguridad de los procesos.*
- *Implementar una política para evitar la divulgación innecesaria de información confidencial.*
- *Ofrecer capacitación para mantener la integridad de la carga durante la recepción y transporte de la carga; reconocer conspiraciones internas y protección de los controles de acceso.*
- *Ofrecer incentivos por la participación activa de los empleados.*
- *El Agente Aduanal debe crear oportunidades para educar a sus asociados de negocio en las políticas de BASC, en especial en las áreas en las cuales el Agente Aduanal tiene una experiencia relevante, incluyendo procedimientos de seguridad, buenas prácticas, controles de acceso, fraude en documentos, seguridad con la información, conspiraciones internas y tecnología que permitan alcanzar la meta de tener una cadena global segura. Estas interacciones deben centrarse en los empleados que trabajan en el envío y recibo de carga, en el manejo de los sistemas de información y en aquellos que reciben y procesan los documentos y correo.*

5.2.4. Proceso de Certificación BASC

El proceso de Certificación BASC consta de tres (03) etapas (Ver Gráfico N°12):

1. *Etapa* de Postulación*. En esta etapa, la organización interesada, hace envío de los 15 requisitos (documentación) necesarios para la revisión Legal y firma de acuerdos y compromisos.*
2. Etapa de Implementación del SGCS BASC*. Se ejecuta un Registro Inicial, el cual le ayuda a la organización a conocer el nivel de cumplimiento de los requisitos de la Norma y Estándares BASC y estimar el tiempo requerido para implementación de su SGCS (Plazo máximo 9 meses). Luego de conocer su estado, la organización recibirá la Norma y Estándar BASC correspondiente, tendrá que brindar diversos cursos a su personal, entre ellos: Curso de interpretación de la Norma y Estándares BASC, Formación de auditor Interno, Gestión de Riesgos en las Organizaciones, entre otros.*
3. *Etap*a de Certificación*. Cuando lista la empresa y terminado de implementar su SGCS BASC, se ejecuta la auditoría de Certificación, la misma que se realiza anualmente para dar seguimiento y control sobre el cumplimiento y mejora continua del SGCS (auditorías de Recertificación).*

Gráfico N°12
Proceso de Certificación BASC



Fuente: Propia

Conclusiones

1. *El Código PBIP de obligatorio cumplimiento para los terminales marítimos es de aplicación para la interfase buque-puerto, por lo que los controles de seguridad establecidos en el citado Código no aplica a los demás actores de la cadena de suministro del comercio exterior que de una u otra manera tienen contacto con la carga de exportación e importación antes de ingresar o luego de salir de los terminales portuarios.*
2. *Los controles para evitar las actividades ilícitas en las operaciones de los terminales marítimos se circunscribe a la instalación de los mismos, conforme lo establece el Código PBIP.*
3. *El Sistema de Gestión en Control y Seguridad (SGCS) BASC es voluntario y puede ser certificado por cualquier tipo de organización con relación directa o indirecta en la Cadena de suministro del Comercio Exterior.*
4. *El SGCS BASC a través de sus estándares de seguridad, permite a las organizaciones crear una cultura de prevención en cada uno de sus procesos, lograr el cumplimiento de los requisitos legales a los que está afecto, minimizar los riesgos en sus operaciones por la materialización de actos ilícitos y asegurar la continuidad de sus negocios (Ver Anexo 6).*
5. *Se estima que se producen 340 toneladas de pasta básica y clorhidrato de cocaína en el Valle de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro (VRAEM).*
6. *El Perú ocupa el segundo lugar como principal país de origen de los envíos de cocaína a Europa y el tercer lugar para África y Asia.*
7. *A nivel mundial el porcentaje del número de incautaciones es: 46% vía aérea, 46% vía terrestre y 8% vía marítima. Sin embargo, el porcentaje del volumen total incautado es: 59% vía terrestre, 35% vía marítima y 6% vía aérea.*
8. *La materialización de las actividades ilícitas como el narcotráfico se dan en mayor porcentaje fuera de las instalaciones portuarias. Siendo el origen de la contaminación de la carga en el proceso de Transporte (52%), Fábrica/productor/maquila (25%), Terminal de almacenamiento (17%) y un 6% en otros operadores de la cadena de comercio exterior, entre los que se encuentran los puertos (Fuente: CBP 2012). Es*

decir, muchos de los contenedores que se han encontrado contaminados dentro del puerto, podrían ya haber sido contaminados antes del ingreso al mismo.

9. *Los factores que contribuyen a la contaminación de la carga son: Conspiración (74%), Sobornos (11%), Extorsión (3%), entre otros (12%), (Fuente: CBP 2012). El factor común en estas actividades es la persona, por lo que es muy importante establecer procedimientos de verificación de antecedentes de la persona que ocupará algún cargo dentro de la organización.*
10. *Inducir, capacitar y entrenar a las personas es una obligación que se tiene que asumir desde la Alta Dirección, con ejemplo y compromiso se obtiene una cultura preventiva.*
11. *El movimiento de contenedores por hora en las grúas pórtico en el puerto de Callao es de 27 y 35 en promedio, en APMT y DP WORLD respectivamente (Ver Anexo 4).*
    Al día, probablemente se inspeccionen entre 4 y 6 contenedores en cada terminal. Un número bastante pequeño en comparación con el total de carga que se maneja, por ello se considera importante aplicar medidas de control y seguridad en toda la cadena de suministro para mantener la integridad de la carga y del contenedor, pero sobre todo intercambio oportuno de información de interés entre las empresas y las autoridades.

Recomendaciones

A corto plazo

Crear un Comité de Seguridad que integre a las autoridades que tienen injerencia en las actividades de los operadores de la Cadena de Comercio Exterior y a los privados que son parte del Sistema.

Sensibilizar a los operadores del Comercio Exterior, a través de la difusión de la importancia de implementar y sostener una cultura de seguridad en todos los niveles de la organización (Ver Anexo 7).

Se faculte a la Autoridad Portuaria Nacional a establecer acuerdos que contemplen criterios mínimos de seguridad con los operadores del Comercio Exterior, que permitan mitigar la materialización de los riesgos a que están expuestas las actividades de los operadores por las amenazas existentes como el narcotráfico (Ver Anexo 8 y 9)

A mediano plazo

Se proponga incluir en la Ley del Sistema Portuario Nacional un artículo que establezca que los terminales portuarios donde se realice tráfico internacional, deba contar con un sistema de gestión de seguridad que abarque toda la cadena del comercio exterior.

A CORTO PLAZO

Crear un comité liderado por la Autoridad Portuaria Nacional (APN) que involucre a las autoridades pertinentes, así como a las principales empresas del sector privado que participan con la cadena del comercio exterior.

A LARGO PLAZO

Facultar a la Autoridad Portuaria Nacional (APN) para establecer un mecanismo de acreditación de puertos seguros en toda la cadena de suministro, a aquellos operadores que cuenten con un Sistema de Gestión en Control y Seguridad y la certificación de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP).

Establecer un mecanismo que fortalezca el nivel de seguridad de los Operadores del Comercio Exterior (OCE) a través de la gestión de asociado de negocio realizado por los puertos. (Ver Anexo 7: Carta de Difusión Comercio Seguro, Anexo 8: Acuerdo de Seguridad y Anexo 9: Lista de Verificación de Cumplimiento)

ANEXO 1

Términos y Definiciones

Fuente: Código PBIP

"Plan de protección del buque": *un plan elaborado para asegurar la aplicación a bordo del buque de medidas destinadas a proteger a las personas que se encuentren a bordo, la carga, las unidades de transporte, las provisiones de a bordo o el buque de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.*

"Plan de protección de la instalación portuaria": *un plan elaborado para asegurar la aplicación de medidas destinadas a proteger la instalación portuaria y los buques, las personas, la carga, las unidades de transporte y las provisiones de los buques en la instalación portuaria de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.*

"Oficial de protección del buque": *la persona a bordo del buque, responsable ante el capitán, designada por la compañía para responder de la protección del buque, incluidos la implantación y el mantenimiento del plan de protección del buque, y para la coordinación con el oficial de la compañía para la protección marítima y con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias.*

"Oficial de la compañía para la protección marítima": *la persona designada por la compañía para asegurar que se lleva a cabo una evaluación sobre la protección del buque y que el plan de protección del buque se desarrolla, se presenta para su aprobación, y posteriormente se implanta y mantiene, y para la coordinación con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias y con el oficial de protección del buque.*

"Oficial de protección de la instalación portuaria": *la persona designada para asumir la responsabilidad de la elaboración, implantación, revisión y actualización del plan de protección de la instalación portuaria, y para la coordinación con los oficiales de protección de los buques y con los oficiales de las compañías para la protección marítima.*

"Nivel de protección 1": *el nivel en el cual deberán mantenerse medidas mínimas adecuadas de protección en todo momento.*

"Nivel de protección 2": *el nivel en el cual deberán mantenerse medidas adecuadas de protección adicionales durante un periodo de tiempo, como resultado de un aumento del riesgo de que ocurra un suceso que afecte a la protección marítima.*

"Nivel de protección 3": *el nivel en el cual deberán mantenerse más medidas concretas de protección durante un periodo de tiempo limitado cuando sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección marítima, aunque no sea posible determinar el blanco concreto.*

ANEXO 2

Términos y Definiciones

Fuente: SGCS BASC

ALCANCE: *Es la suma total de todos los servicios, procesos o productos a los que se aplican los requisitos o características del Sistema de Gestión en Control y Seguridad (SGCS) BASC.*

AMENAZA*: Son aquellos factores externos a la organización que advierten proximidad o propensión a un evento de pérdida (materialización de un riesgo) sobre los cuales esta no tiene control.*

ASOCIADO DE NEGOCIO: *Cliente, proveedor o tercero vinculado a la cadena de suministro considerado con algún nivel de criticidad de acuerdo al modelo de gestión del riesgo de la organización.*

CADENA DE SUMINISTRO*: Es la secuencia de interacción entre los generadores de productos y servicios con sus proveedores que contribuyen en la realización, comercialización y entrega de una mercancía o un servicio a un cliente final en cualquier destino.*

ESTÁNDARES DEL SGCS*: Conjunto de requerimientos específicos aplicables, complementarios a esta norma y de obligatorio cumplimiento en función al alcance del SGCS, en las empresas que lo implementen.*

GESTIÓN EN SEGURIDAD*: Conjunto de actividades encaminadas a la prevención y protección de los riesgos a que están expuestos personas, activos y procesos, de las organizaciones.*

OBJETIVO DE SEGURIDAD: *Resultado ambicionado, o pretendido por la organización y sus procesos, referente a seguridad.*

OBJETIVOS DE CONTROL Y SEGURIDAD: *Conjunto de resultados y metas que la organización se propone alcanzar en cuanto a su actuación en materia de control y seguridad, programados cronológicamente, cuantificables y medibles.*

SISTEMA DE GESTIÓN EN CONTROL Y SEGURIDAD SGCS: *Estructura de seguridad con enfoque de procesos basada en la gestión de riesgos de la cadena de suministros y soportada en la mejora continua, que ayuda a lograr los objetivos de la organización, mediante la implementación de los requisitos de esta Norma y de los Estándares BASC.*

ANEXO 3

Estadísticas del Movimiento de naves atendidas por la Autoridad Portuaria Nacional en el Puerto de Callao

Dada la problemática a nivel nacional, para fines académicos de esta investigación, se tomará como muestra el puerto de Callao.

En el 2016 de Enero a Julio, se han recibido 2006 naves en Puerto de Callao con relación al ámbito marítimo. Doce (12) naves más que en el mismo periodo del 2015.

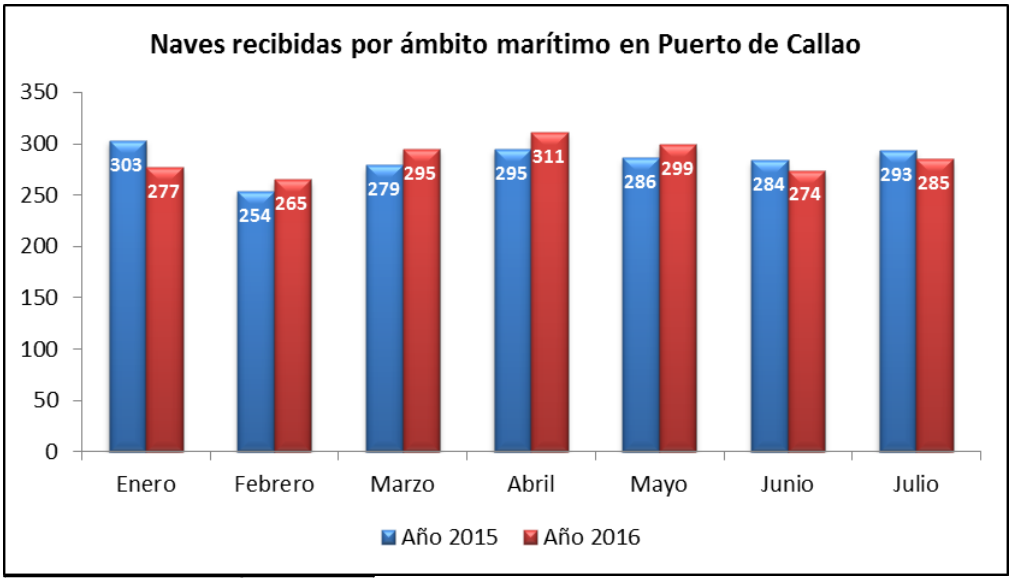
Tabla N°1

Naves recibidas por ámbito marítimo en Puerto de Callao

PERIODO	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio
Año 2015	303	254	279	295	286	284	293
Año 2016	277	265	295	311	299	274	285

Elaboración Propia
Fuente: Autoridad Portuaria Nacional

Gráfico N°13



Elaboración Propia
Fuente: Autoridad Portuaria Nacional

En la siguiente tabla y gráficos se puede apreciar el número de naves recibidas por el ámbito marítimo y según tipo de Nave en Puerto de Callao. En relación a las naves portacontenedores y Tanqueros, entre enero y julio 2016, se ha reducido en 9 y 3

respectivamente, las naves recibidas. Por otro lado, se ve un incremento en las naves de Carga General que aumentaron en 5 y las Graneleras en 10.

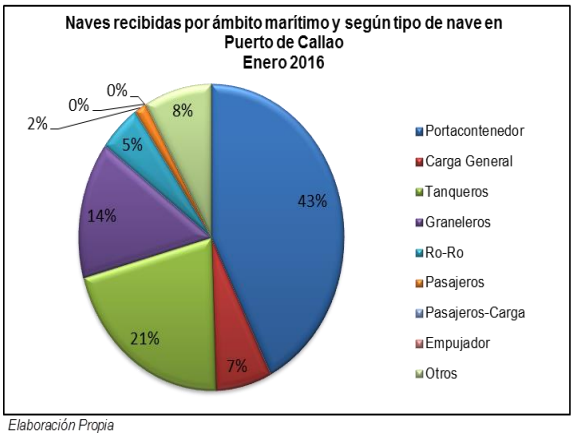
Tabla N°2

Naves recibidas por ámbito marítimo y según tipo de nave en Puerto de Callao

PERIODO	TIPO DE NAVE									TOTAL NAVES
	Portaconte nedor	Carga General	Tanqueros	Graneleros	Ro-Ro	Pasajeros	Pasajeros-Carga	Empujador	Otros	
ene-16	118	19	59	40	14	4	0	0	23	277
feb-16	103	18	49	43	15	7	0	0	30	265
mar-16	109	33	58	40	17	5	0	0	33	295
abr-16	101	26	54	55	13	6	1	0	55	311
may-16	106	23	56	42	15	0	0	0	57	299
jun-16	109	19	55	41	16	0	0	0	34	274
jul-16	109	24	56	50	17	0	0	0	29	285

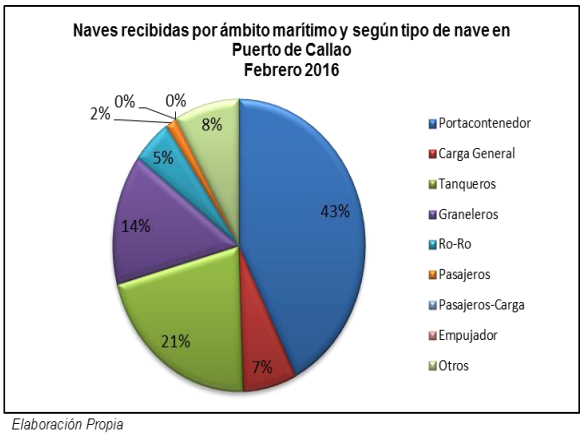
Elaboración Propia
Fuente: Autoridad Portuaria Nacional

Gráfico N°13



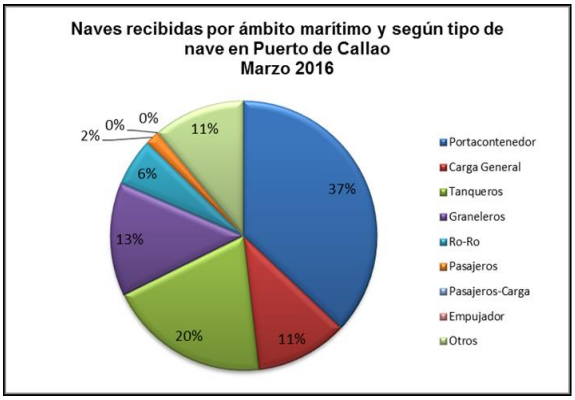
Elaboración Propia
Fuente: Autoridad Portuaria Nacional

Gráfico N°14



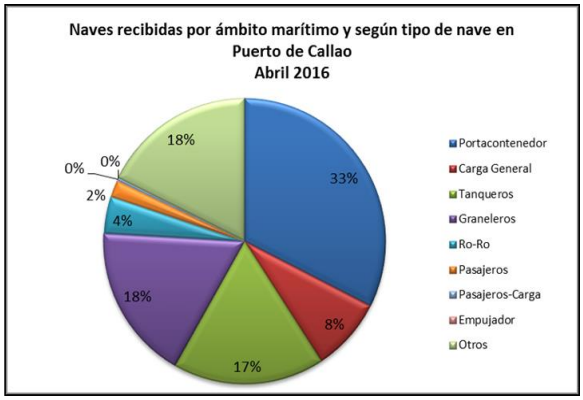
Elaboración Propia
Fuente: Autoridad Portuaria Nacional

Gráfico N°15



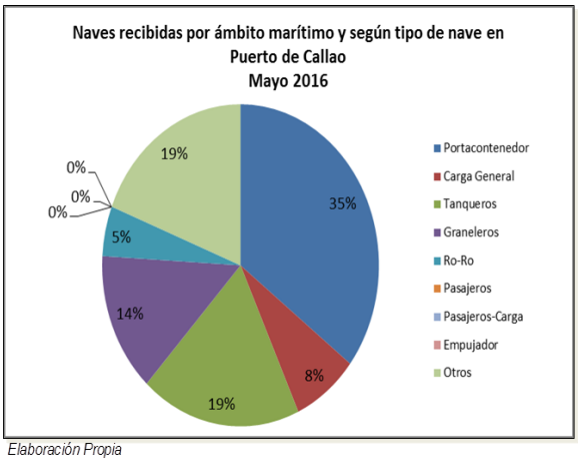
Elaboración Propia
Fuente: Autoridad Portuaria Nacional

Gráfico N°16



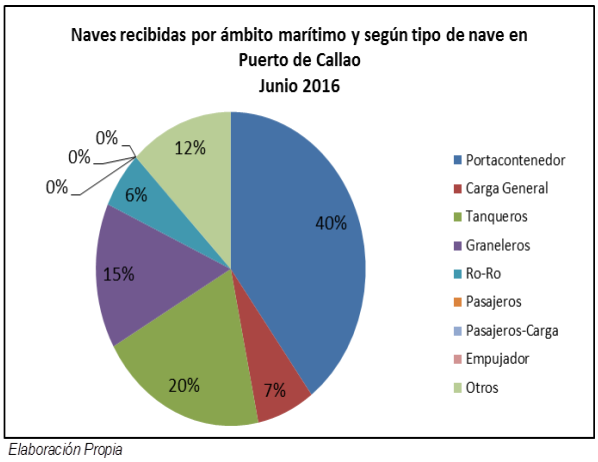
Elaboración Propia
Fuente: Autoridad Portuaria Nacional

Gráfico N°17



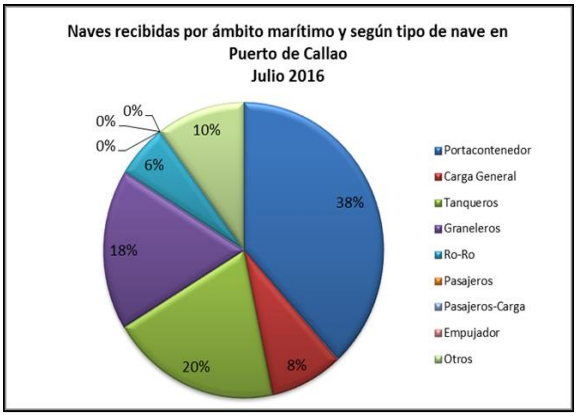
Elaboración Propia
Fuente: Autoridad Portuaria Nacional

Gráfico N°18



Elaboración Propia
Fuente: Autoridad Portuaria Nacional

Gráfico N°19



Elaboración Propia
Fuente: Autoridad Portuaria Nacional

ANEXO 4

Estadísticas del Tráfico de carga en las instalaciones de Uso Público en el Puerto de Callao

Dentro de los terminales portuarios marítimos en la zona del Callao, tenemos a APM Terminals y DP World, siendo la primera certificada en el Sistema de Gestión en Control y Seguridad BASC.

Tabla N°3

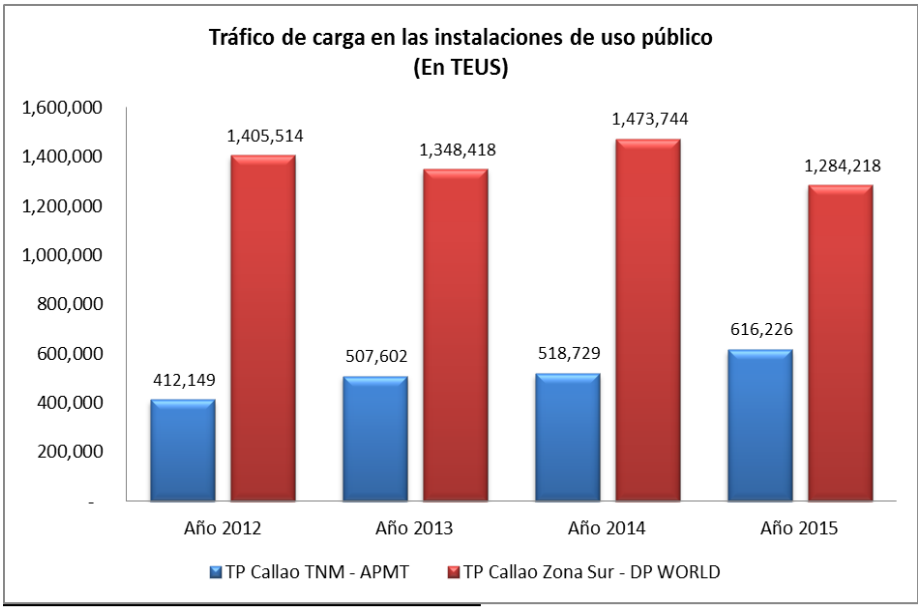
Tráfico de carga en las instalaciones de uso público
(En TEUS)

Terminales portuarios	Año 2012	Año 2013	Año 2014	Año 2015
TP Callao TNM - APMT	412,149	507,602	518,729	616,226
TP Callao Zona Sur - DP WORLD	1,405,514	1,348,418	1,473,744	1,284,218
Total	**1,817,663**	**1,856,020**	**1,992,473**	**1,900,444**

Elaboración Propia
Fuente: Terminales Portuarios - APN

El tráfico de carga en unidades TEUS, en el TP APM Terminals se ha incrementado en casi el 3% en los últimos cuatro años. Con relación al TP DP World, se puede ver una variación de alza y baja. Sin embargo, en relación al periodo 2012-2015 ha presentado una disminución aproximada del 10%.

Gráfico N°20



Elaboración Propia
Fuente: Terminales Portuarios - APN

Al respecto del tráfico de carga en unidades de contenedor, en el TP APM Terminals se ha incrementado en casi el 3% en los últimos cuatro años, y en el TP DP World se ha reducido en un 9% aproximadamente.

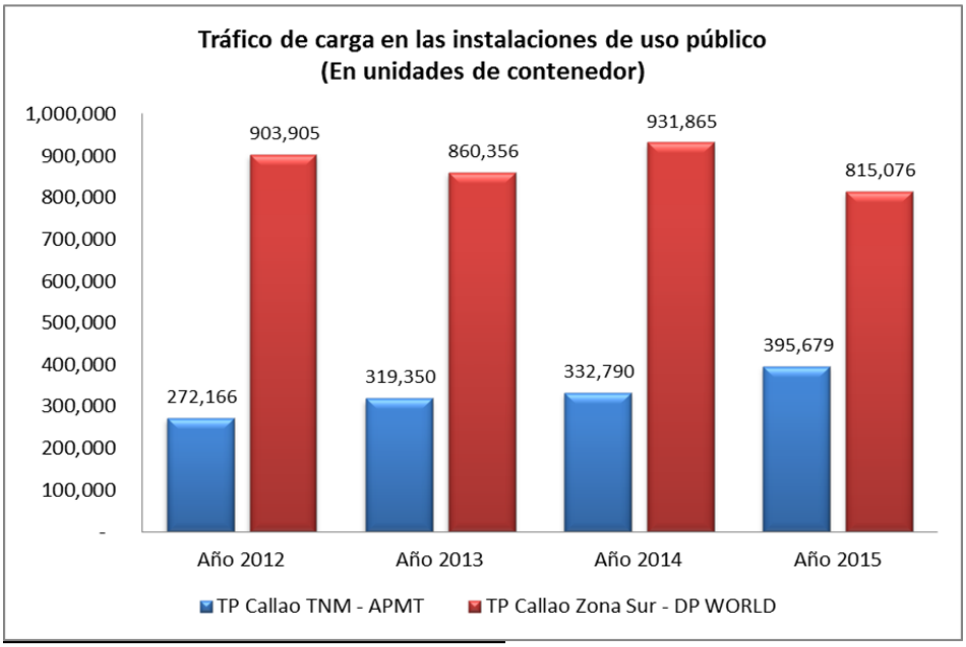
Tabla N°4

Tráfico de carga en las instalaciones de uso público
(En unidades de contenedor)

Terminales portuarios	Año 2012	Año 2013	Año 2014	Año 2015
TP Callao TNM - APMT	272,166	319,350	332,790	395,679
TP Callao Zona Sur - DP WORLD	903,905	860,356	931,865	815,076
Total	**1,176,071**	**1,179,706**	**1,264,655**	**1,210,755**

Elaboración Propia
Fuente: Terminales Portuarios - APN

Gráfico N°21



Elaboración Propia
Fuente: Terminales Portuarios - APN

El movimiento de contenedores por hora en las grúas pórtico en el puerto de Callao es de 27 y 35 en promedio, en APMT y DP World respectivamente.

Tabla N°5

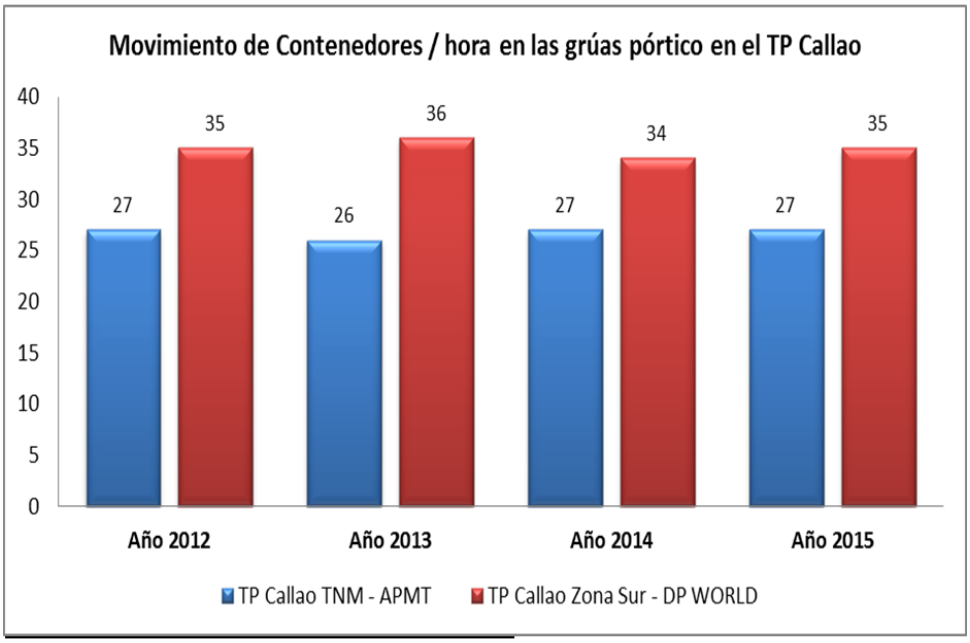
Movimiento de Contenedores / hora en las grúas pórtico en el TP Callao

Terminales portuarios	Año 2012	Año 2013	Año 2014	Año 2015
TP Callao TNM - APMT	27	26	27	27
TP Callao Zona Sur - DP WORLD	35	36	34	35

Elaboración Propia
Fuente: Terminales Portuarios - APN

Según nos indicó César Takeuchi (Peru21, 2016) del total de contenedores, sólo se revisa alrededor del 2% diario. Si llevamos esa cantidad a una jornada laboral de 8 horas, se puede decir que al día se atienden aproximadamente 216 contenedores en APM y 280 en DP World. Lo que nos da como resultado en número de contenedores inspeccionados por día de 4 y 6 respectivamente.

Gráfico N°22



Elaboración Propia
Fuente: Terminales Portuarios - APN

ANEXO 5

Estadísticas Actividades Ilícitas

1. Denuncias recibidas por comisión de delitos registradas por la DIRINCRI PNP, según tipo de delito - Año 2015

Tabla N°6

MODALIDAD	TOTAL	I TRIMESTRE	II TRIMESTRE	III TRIMESTRE	IV TRIMESTRE
I. CONTRA LA VIDA EL CUERPO Y LA SALUD	2 137	640	525	465	507
A. Homicidio	367	102	99	67	99
B. Muertes	395	123	108	75	89
C. Suicidios	53	13	14	9	17
E. Lesiones	1 223	373	276	292	282
F. Exposición de personas a peligro	16	5	6	0	5
G. Abandono de personas en peligro	5	1	1	1	2
H. Otros (A) (especificar)	7	1	0	4	2
II. C. LA FAMILIA	107	18	20	15	54
Matrimonios Ilegales	2	0	1	1	0
Omisión a la Asistencia Familiar	16	6	5	2	3
C.el Estado Civil	0	0	0	0	0
Patria Potestad	89	12	14	12	51
III. C. LA LIBERTAD	1 705	458	429	408	410
Violación de la Libertad Sexual	898	253	219	186	240
Trata de personas / tráfico de menor	25	8	10	4	3
Proxenitismo	48	14	13	13	8
Violacion del secreto de comunicacion	5	2	0	2	1
Violación del secreto profesional	1	0	1	0	0
Violación de la intimidad	24	5	6	9	4
Violación de domicilio	19	2	8	6	3
Violación de la libertad de reunión	0	0	0	0	0
IV. C. EL PATRIMONIO	9 903	2 232	2 485	2 671	2 515
Hurto	2 150	526	491	587	546
Robo	2 759	650	630	702	777
Apropiación Ilícita	401	95	110	114	82
Estafas	2 519	598	712	643	566
Fraude	101	15	23	31	32
Extorsión	913	185	229	249	250
Receptación	71	18	23	16	14
Defraudación	82	33	13	21	15
Usurpación	413	101	120	105	87
Delitos Informáticos	494	11	134	203	146
Libramientos Indebidos.	86	23	25	22	16
Quiebra	0	0	0	0	0
VI. C. LOS DERE. INTELECTUALES	19	5	5	8	1
C. Los Derechos de Autor	3	1	1	1	0
C. La Propiedad Industrial	16	4	4	7	1
VIII. C. LA FE PUBLICA	1 123	270	311	282	260
Falsif.de documentos en general	913	233	228	245	207
Falsif. sellos, timbres y marcas oficiales	13	2	6	1	4
Falsedad genérica	194	35	76	36	47
Posesión de instrumentos falsificados	3	0	1	0	2
Cometidos por particulares	221	41	56	53	71
Cometidos por funcionarios Públicos	133	37	36	34	26
Administración de justicia	84	19	11	21	33
X. C. LA SEGURIDAD PUBLICA	2 156	591	551	534	480
Microcomercialización de drogas	1 699	469	441	413	376
Tenencia ilegal de armas	322	90	78	86	68
Otros (B) (especificar)	135	32	32	35	36
XII. OTROS DELITOS	491	232	148	57	54
Delito Económico	16	10	3	2	1
Contra el Orden Migratorio	5	0	2	2	1
Otros (C) (Especificar)	470	222	143	53	52

FUENTE: REGIONES POLICIALES PNP
ELABORACIÓN: DIRNAGEIN-PNP/DIRETIC - DIREST

1.1. Denuncias recibidas por comisión de delitos registradas por la DIRINCRI PNP, tipo de delito Trata de personas / Tráfico de Menor - Año 2015

Tabla N°7

MODALIDAD	TOTAL	I TRIMESTRE	II TRIMESTRE	III TRIMESTRE	IV TRIMESTRE
Trata de personas / tráfico de menor	25	8	10	4	3
Explotación Sexual	16	7	5	3	1
Explotación Laboral	5	1	1	1	2
Tráfico de Organos y Tejidos Humanos	2	0	2	0	0
Escalvitud / Trabajos Forzados	2	0	2	0	0
Proxenitismo	48	14	13	13	8
Violación del secreto de comunicación	5	2	0	2	1
Violación del secreto profesional	1	0	1	0	0
Violación de la intimidad	24	5	6	9	4
Violación de domicilio	19	2	8	6	3
Violación de la libertad de reunión	0	0	0	0	0
Pornografia infantil	107	34	21	24	28

FUENTE: DIRINCRI PNP
ELABORACIÓN: DIRNAGEIN-PNP/DIRETIC - DIREST

1.2. Denuncias recibidas por comisión de delitos registradas por la DIRINCRI PNP, tipo de delito Robo a Entidades - Año 2015

Tabla N°8

MODALIDAD	TOTAL	I TRIMESTRE	II TRIMESTRE	III TRIMESTRE	IV TRIMESTRE
2. Robo a entidades	1 129	290	250	269	320
Bancos	4	1	1	0	2
Entidades financieras	11	11	0	0	0
Socieedad agente de bolsas	0	0	0	0	0
Restaurantes	88	38	13	21	16
Casa de cambios	5	4	1	0	0
Hoteles	13	4	2	5	2
Centros comerciales	132	20	21	25	66
Domicilios	275	70	63	83	59
Instituciones	45	7	7	7	24
Empresas	314	79	82	77	76
Transporte de pasajeros	27	5	13	5	4
Velhículos distribuidores	33	7	12	6	8
Velhículos de transp. carga	83	17	13	18	35
Grifos	12	6	2	1	3
Otros (Especificar) (11)	87	21	20	21	25

FUENTE: DIRINCRI PNP
ELABORACIÓN: DIRNAGEIN-PNP/DIRETIC - DIREST

2. Intervenciones, Detenidos, Droga decomisada y erradicación de plantaciones de coca, realizadas por la DIRANDRO PNP por Año, según características Periodo 2010-2015.

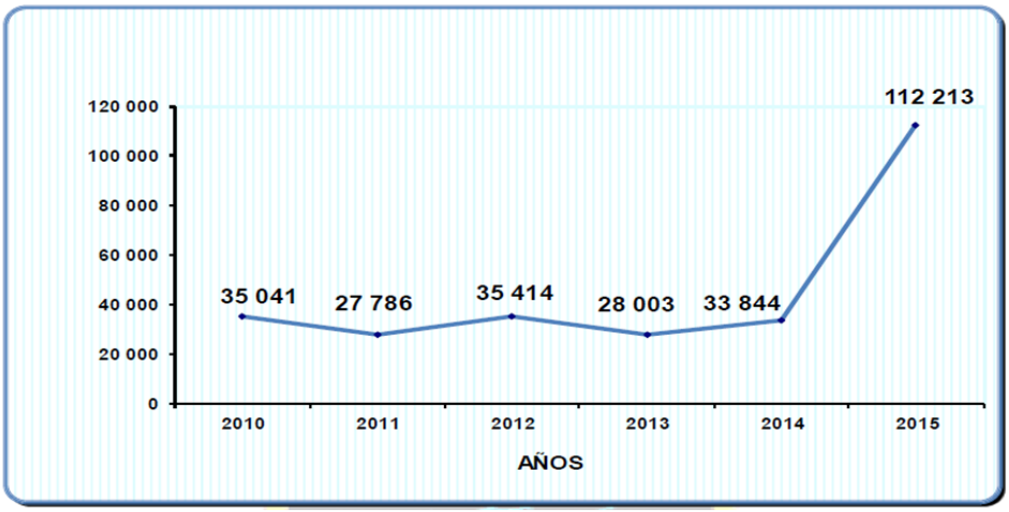
Tabla N°9

CARACTERISTICA	AÑOS					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
INTERVENCIONES	**12 603**	**12 252**	**14 649**	**13 550**	**15 517**	**18 870**
DETENIDOS	**12 556**	**12 678**	**14 723**	**13 368**	**14 642**	**18 075**
HOMBRES	11 475	11 788	13 620	12 397	13 597	16 900
MUJERES	1 081	890	1 103	971	1 045	1 175
DROGA (KG)	**35 041**	**27 786**	**35 414**	**28 003**	**33 844**	**112 213**
- P.B.C	13 491	13 975	19 697	10 841	11 117	11 739
- C.C.	17 658	10 758	12 677	13 332	18 700	8 465
- MARIHUANA	3 871	3 048	2 967	3 761	4 019	91 995
- OPIO	0	0	0	0	0	0
- LATEX DE AMAPOLA	21	4	71	68	9	14
- MORFINA	0	0	0	0	0	0
- ALCALOIDE DE OPIO	0	0	0	0	0	0
- CLORHIDRATO HEROÍNA	0	0	2	0	0	0
EXTASIS (unidades)	**251 167**	**229**	**0**	**0**	**0**	**0**
ERRADICACION (HECTAREAS)						
- HOJAS DE COCA	**12 239**	**10 275**	**14 172**	**0**	**31 206**	**35 868**
SULF. DE COCAINA LIQUIDA/ KG. (*)	**0**	**0**	**0**	**0**	**45 098**	**0**

FUENTE: DIRANDRO PNP
ELABORACION: DIRNAGEIN-PNP/DIRETIC-DIREST
(*) DESTRUIDO IN SITU

Gráfico N°23

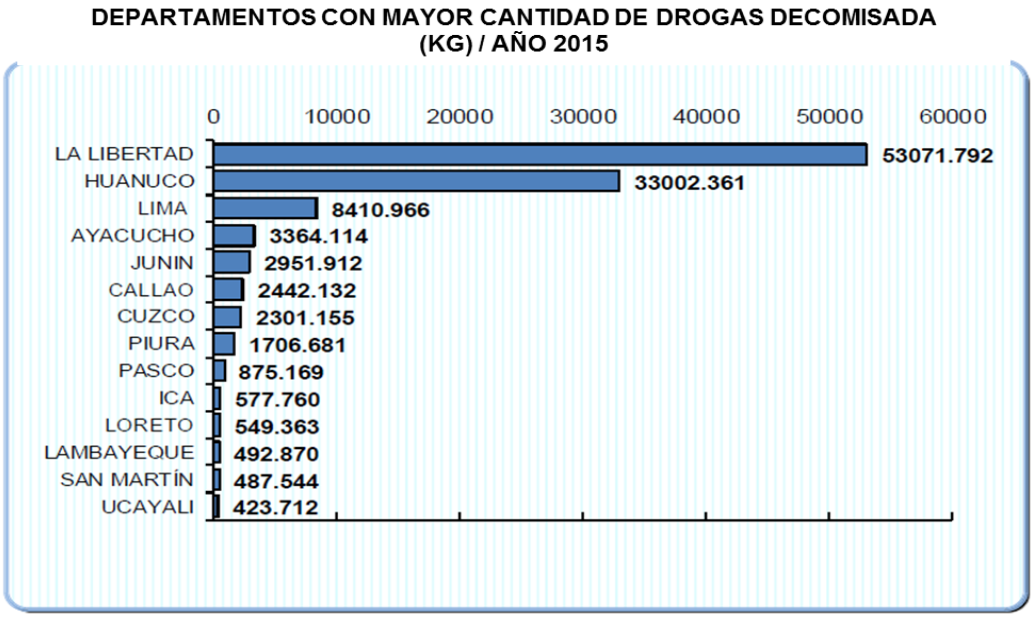
DROGA DECOMISADA (EN KILOGRAMOS)
PERIODO 2010-2015



FUENTE: DIRECCIONES TERRITORIALES, FRENTES POLICIALES, DIRANDRO Y DIRCOTE PNP

ELABORACIÓN: DIRNAGEIN-PNP/DIRETIC – DIREST.

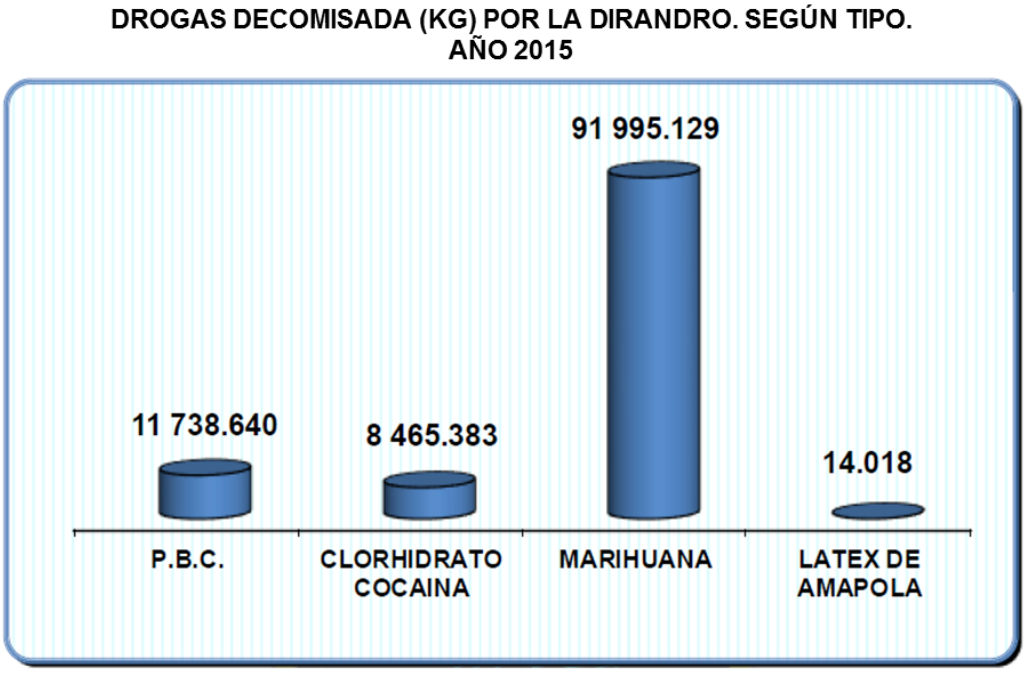
Gráfico N°24



FUENTE: DIRECCIONES TERRITORIALES, FRENTES POLICIALES, DIRANDRO Y DIRCOTE PNP

ELABORACIÓN: DIRNAGEIN-PNP/DIRETIC – DIREST.

Gráfico N°25

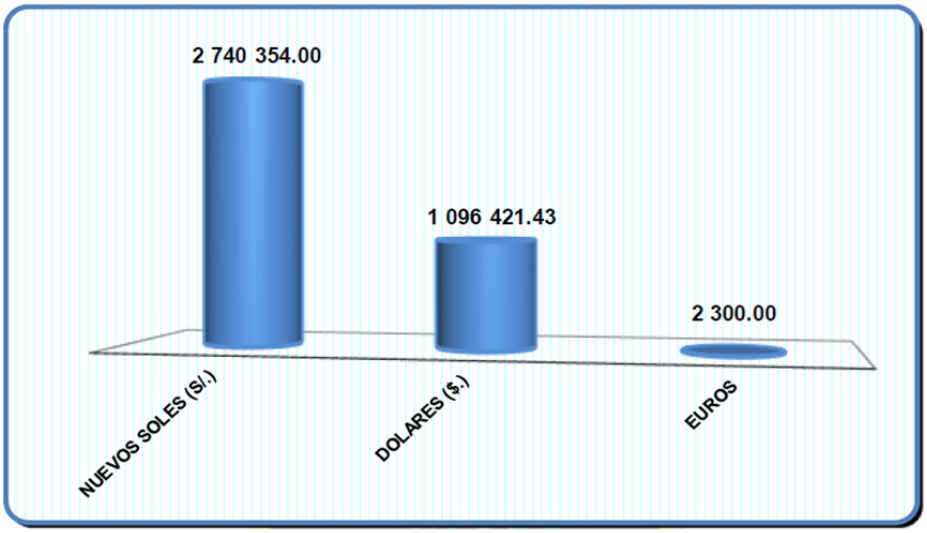


FUENTE: DIRANDRO PNP

ELABORACIÓN: DIRNAGEIN-PNP/DIRETIC – DIREST.

Gráfico N°26

DINERO INCAUTADO POR TRÁFICO ILÍTICO DE DROGAS AÑO 2015



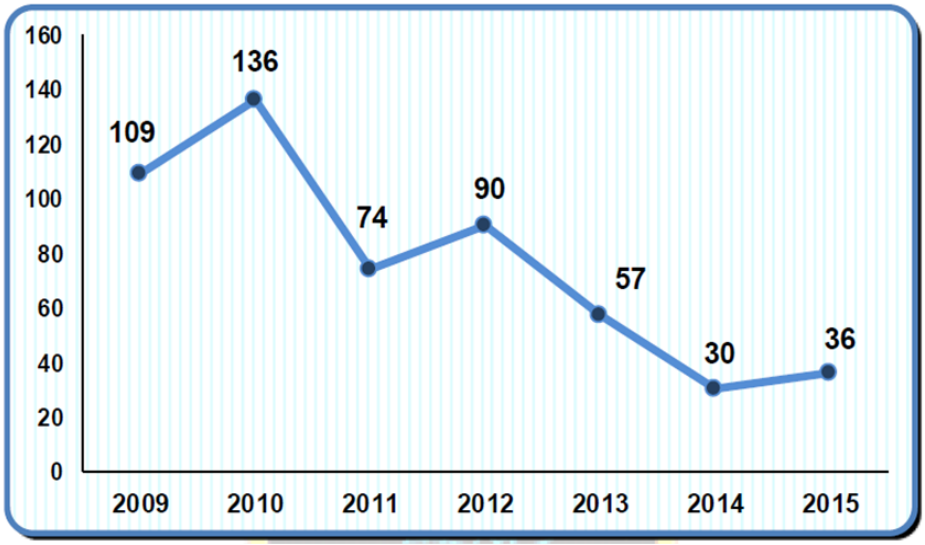
FUENTE: DIRANDRO PNP

ELABORACIÓN: DIRNAGEIN-PNP/DIRETIC – DIREST.

3. Acciones Terroristas Registradas por la PNP.

Gráfico N°27

ACCIONES TERRORISTAS REGISTRADAS POR LA PNP PERIODO 2009 - 2015



FUENTE: DIRCOTE

ELABORACIÓN: DIRNAGEIN-PNP/DIRETIC – DIREST.

4. Casos Investigados por Corrupción

Tabla N°10

CASOS INVESTIGADOS POR DELITOS CONTRA LA ADMINISTRACIÓN PUBLICA Y CONEXOS POR TIPO SEGÚN MES AÑO 2015

CLASE DE ACCIDENTES	MESES												TOTAL
DELITOS CONTRA LA ADM.PÚBLICA	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SET	OCT	NOV	DIC	
Colusión	22	45	29	38	32	44	38	41	54	52	40	42	477
Concusión	16	6	13	49	22	4	0	9	3	1	2	6	131
Peculado	83	56	142	82	59	87	109	106	71	80	86	92	1 053
Malversación	8	6	8	12	13	7	12	10	10	12	6	13	117
Cohecho	21	39	101	97	106	99	97	80	57	40	65	47	849
Corrupción de Funcionarios	10	8	14	5	7	2	3	1	7	10	7	24	98
Negociación Incompatible	10	7	11	20	34	18	13	10	8	4	4	4	143
Abuso de Autoridad	5	3	6	4	4	6	4	3	4	3	8	6	56
Omisión de Deberes Funcionales	8	4	4	4	4	10	8	6	7	3	6	2	66
Cobro Indebido	0	1	3	2	1	3	1	3	3	1	0	0	18
Patrocinio Indebido	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	7	3	13
Tráfico de Influencas	0	1	6	4	3	3	3	1	5	0	0	1	27
Violencia y Resist. a la Autoridad	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Enriquecmiento Ilícito	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	2
Usurpación de Funciones	0	2	1	2	1	4	2	2	1	0	0	0	15
Delit. Cometidos por Funcion. Públicos	0	0		1	1	0	1	0	0	2	3	0	8
Retardo Injustificado de Pago	1	1	4	1	1	2	1	3	4	4	1	0	23
Otros	7	22	17	18	17	7	10	13	3	3	5	15	137
TOTAL	191	202	359	339	306	296	303	288	237	217	241	255	3 234
CONTRA LA FE PÚBLICA	0	0	0	1	0	0	2	0	0	1	2	6	12
CONTRA LA ADM. DE JUSTICIA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CONTRA LA PAZ PÚBLICA	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
LAVADO DE ACTIVOS	4	14	1	1	0	0	2	0	0	1	0	1	24
CONTRA EL PATRIMONIO	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
TOTAL CONEXOS	195	216	360	341	306	298	307	288	237	219	243	262	3 272

FUENTE: EM / DIRCOCOR PNP

ELABORACIÓN: DIRNAGEIN-PNP/DIRETIC – DIREST.

ANEXO 6

Testimonios de Representantes de Empresas Certificadas BASC

"BASC Perú ha significado para Pesquera "Diamante" una ayuda esencial en la organización de la seguridad. Siendo una empresa exportadora sujeta a una serie de riesgos, estos han sido históricamente controlados en forma individual por cada Gerencia. BASC Perú nos da todos los procedimientos necesarios, ha organizado a las diferentes gerencias, ha establecido un control, un procedimiento, y permite a Pesquera Diamante tener la seguridad de que sus exportaciones estén seguras. Estamos muy complacidos y muy comprometidos con seguir mejorando. Hoy en día, pertenezco al Directorio de BASC y me siento muy satisfecho de los esfuerzos que BASC realiza para brindar este servicio y seguridad a las empresas nacionales que exportan al extranjero".

Ricardo Bernales Parodi, Presidente de Directorio Pesquera Diamante.

"BASC nos ha servido en cuanto a seguridad, nos ha brindado tranquilidad a todos nuestros clientes y a nosotros mismos. Trabajamos con el ánimo de seguir construyendo seguridad y seguir aportando la misma a las operaciones de exportación e importación a nivel nacional aquí en el Perú y a nivel internacional en Ecuador y Colombia".

Carlos Andrés Cortés, Jefe de Oficina Perú TITADSU.

"El aporte de BASC Perú a la empresa, ha sido lograr que mi organización sea una empresa mucho más fiable para mis clientes, lo que ha traído como consecuencia ser una organización mucho más segura para los fines que nosotros hemos visto convenientes".

José Antonio Marquina, Gerente General JMG Security

"Nosotros hemos tenido la satisfacción de contar desde hace varios años con la certificación BASC, lo cual ha obligado a que nuestros procedimientos y operaciones en general estén enmarcados en un estándar que da seguridad y prestigio a nuestra empresa. Dentro de la organización BASC, siempre hemos tenido el apoyo necesario para el mejoramiento continuo de nuestros procesos. Dentro de todo este apoyo, llegó la oportunidad de certificar en ISO 28000, para nosotros ha sido una satisfacción ser la primera empresa en nuestro rubro en certificar en ISO 28000. Pero ha sido básico el apoyo recibido por BASC, ya que sin los estándares y procedimientos ya desarrollados y sin la forma de trabajo que nosotros adquirimos por BASC no hubiera sido posible en este momento certificar en ISO 28000".

Fausto Chire Vargas, Gerente General Logística Integral Callao

ANEXO 7

Modelo Carta de Difusión Comercio Seguro

Lima, ____ de _____ del 201__

Señores:

Atención:
Sr.(a)

Estimados señores:

La presente tiene por finalidad saludarlos cordialmente y al mismo tiempo informarles que contamos con un ***Sistema de Gestión en Control y Seguridad Internacional****. Como participantes de este Sistema de Gestión difundimos la estandarización de procedimientos de seguridad entre los operadores del Comercio Exterior, teniendo como objetivo establecer juntos una cadena logística segura, por ello le informamos:*

- ***El objetivo primordial del Sistema de Gestión internacional,*** *es promover dentro los operadores del Comercio Exterior el desarrollo y ejecución de acciones preventivas destinadas a evitar la materialización de cualquier acto ilícito en las operaciones del mismo.*
- ***El Sistema de Gestión internacional,*** *busca eliminar o minimizar los riesgos de las actividades ilícitas mediante la aplicación de estándares de seguridad internacionales elaborados por un organismo acreditador.*

En ese sentido, de acuerdo a la naturaleza de sus actividades y en cumplimiento de este ***Sistema de Gestión internacional****, nos es necesario aplicar controles con su representada, entre ellos, firma de un Acuerdo de Seguridad y verificaciones de cumplimiento del mismo.*

Si su representada contara con algún Sistema de Gestión con relación a la Seguridad en la Cadena de Suministros, le agradeceremos comunicarlo y enviarnos copia del certificado original vigente, el mismo que reemplazará la firma del Acuerdo de Seguridad antes mencionado.

Confiados en que lo solicitado será remitido en el más breve plazo y que contaremos con su importante apoyo, nos despedimos cordialmente.

Atentamente,

_____	_____
Representante Legal	*Representante Legal*
Terminal Portuario	*Operador de Comercio Exterior*

Elaboración Propia

ANEXO 8

Modelo Acuerdo de Seguridad

ACUERDO DE SEGURIDAD

Por medio de la presente, ***#NOMBRE DEL TERMINAL PORTUARIO*** *y* ***#NOMBRE DEL OPERADOR DEL COMERCIO EXTERIOR (O.C.E)*** *se comprometen en establecer y cumplir con los estándares de seguridad internacionales en las actividades que desarrollamos como operadores de la cadena logística del Comercio Exterior para prevenir y evitar de esta manera, que podemos ser involucrados en cualquier actividad ilícita.*
#NOMBRE DEL OPERADOR DEL COMERCIO EXTERIOR (O.C.E) *se compromete en cumplir con los siguientes criterios mínimos de seguridad:*

(Enumerar y describir los criterios de seguridad que según la evaluación de riesgos y la Tabla N°1 – Anexo 9, le son aplicables)

Ambas partes nos comprometemos a intercambiar toda la información que sea necesaria, para lograr incrementar los niveles de seguridad que permitan impedir los riesgos a los que estamos expuestos como operadores de la cadena logística del Comercio Exterior.

Este Acuerdo de Seguridad es firmado en Lima, a los ___ días del mes de_____ del año _____.

_____	_____
Representante Legal	*Representante Legal*
Terminal Portuario	*Operador de Comercio Exterior*

Elaboración Propia.

ANEXO 9

Tabla N°1: Lista de Verificación de Cumplimiento

ITEM	*REQUISITO*	*APLICA*	*NO APLICA*
1	*Cumplir los tiempos de entrega y atención del producto/servicio*		
2	*Cumplir con las especificaciones del producto/servicio que se le ha requerido*		
3	*Evitar producir mayor número de unidades de las que se solicitan. Caso contrario comunicar para destruir*		
4	*Cumplir con los requisitos legales aplicables a las actividades de su organización*		
5	*Tener controles de seguridad en el acceso a sus instalaciones (personas y vehículos)*		
6	*Mantener la integridad y seguridad de sus puertas, ventanas e instalaciones para evitar la entrada forzada*		
7	*Tener identificados a su personal propio*		
8	*Realizar pruebas toxicológicas, visitas domiciliarias y verificar los antecedentes de su personal*		
9	*Tener identificados a sus clientes y proveedores, así como a su personal*		
10	*Tener confidencialidad de los datos proporcionados y garantizar el control de la información física y electrónica*		
11	*Asegurar la información y documentación de la carga*		
12	*Mantener un registro fílmico o fotográfico antes, durante y después del proceso de cargue o descargue*		
13	*Garantizar la seguridad de la carga en el momento de la recepción o entrega de la misma*		
14	*Identificar y reportar a las autoridades correspondientes cualquier actividad sospecha que se pueda detectar en las operaciones del Comercio Exterior*		
15	*Identificar y reportar deficiencias de seguridad en las operaciones del Comercio Exterior*		
16	*Asegurar que sus asociados de negocio cumplan con los estándares de seguridad BASC, en caso hubiera la necesidad de subcontratar servicios.*		
17	*Mantener la integridad de la carga, contenedor o unidad de transporte*		

18	*Utilizar sellos de alta seguridad que cumplan o excedan la norma ISO 17712*		
19	*Mantener y respaldar la custodia e integridad de los sellos de seguridad*		
20	*Precintar aleatoriamente la carga de exportación teniendo los controles respectivos*		
21	*Mantener la integridad de la carga, contenedor o unidad de transporte en el lugar de almacenamiento*		
22	*Garantizar la trazabilidad de las operaciones*		
23	*Capacitar al personal para crear competencias necesarias en relación a la seguridad de la cadena logística*		
24	*Contar con cámaras de video vigilancia y contar con monitoreo las 24 horas*		
25	*Contar con GPS y monitoreo de las unidades de transporte las 24 horas*		
26	*Enviar reporte de GPS de las operaciones pactadas*		
27	*Permitir que se les realice la evaluación del cumplimiento de estos requisitos mínimos de seguridad enunciados, una vez al año.*		

Elaboración Propia

Referencias

Aduananet. (2016). Glosario de términos aduaneros. Recuperado de http://www.aduanet.gob.pe/aduanas/glosario/glosarioA-Z.htm

Andina. (2016). Recuperado de http://www.andina.com.pe/agencia/noticia-asi-fue-decomiso-casi-500-kilos-droga-el-callao-video-618792.aspx

Arteaga, Alejandro. (2015). Diario Uno. El 60% de la droga que llega a Europa proviene del Perú. Recuperado de http://diariouno.pe/2015/11/04/el-60-de-la-droga-que-llega-a-europa-proviene-del-peru/

Autoridad Portuaria Nacional – APN. (2016). Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias. Recuperado de http://www.apn.gob.pe/pdf_global/2015/a7b05331987beb778ed4ed5dc79a76a3.pdf

Autoridad Portuaria Nacional – APN. (2016). DS N° 013-2011. Recuperado de http://www.apn.gob.pe/pdf_global/2015/2084966aefe69e172d3f9deffefc1672.pdf

Autoridad Portuaria Nacional – APN. (2016). Estadísticas. Recuperado de http://www.apn.gob.pe/site/estadisticas.aspx

Autoridad Portuaria Nacional – APN. (2016). Estadísticas. Tráfico de Carga en las instalaciones portuarias de uso público y privado. Resumen Año 2015. Recuperado de http://www.apn.gob.pe/site/wp-content/uploads/2016/05/pdf/SULY4ERZMKHEOQDZBNWKR9L1OQGD2JWVXB7V.pdf

Autoridad Portuaria Nacional – APN. (2016). Estadísticas. Tráfico de Carga en las instalaciones portuarias de uso público y privado. Resumen Año 2014. Recuperado de http://www.apn.gob.pe/site/wp-content/uploads/2016/05/pdf/VKMJ3EJX1A6UZX8KY4OEYMVDWH2IRBDFLCH9.pdf

Autoridad Portuaria Nacional – APN. (2016). Estadísticas. Tráfico de Carga en las instalaciones portuarias de uso público y privado. Resumen Año 2013. Recuperado de http://www.apn.gob.pe/site/wp-content/uploads/2016/09/pdf/2VDKRFNGKTEFTAVWDZJC1CSAMPJB9XMYYRUP.pdf

Autoridad Portuaria Nacional – APN. (2016). Estadísticas. Tráfico de Carga en las instalaciones portuarias de uso público y privado. Resumen Año 2012. Recuperado de

http://www.apn.gob.pe/site/wp-content/uploads/2016/09/pdf/B190FYUUWPSGZFDCEINAY2MPIKKEVCDRXOMA.pdf

Canal N. (2015). Callao: roban todo un contenedor con mercadería valorizada en 820 mil soles. Recuperado de http://canaln.pe/actualidad/delincuentes-robaron-todo-container-mercaderia-valorizada-820-mil-soles-n195014

Canal N. (2015). Hallan 190 kilos de droga en contenedor del terminal portuario del Callao. Recuperado de http://canaln.pe/actualidad/hallan-190-kilos-droga-contenedor-terminal-portuario-callao-n190881

Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Drogas – DEVIDA. (2012-2016). Perú: Estrategia Nacional de la Lucha contra las drogas 2012-2016. Recuperado de http://www.peru.gob.pe/docs/PLANES/11793/PLAN_11793_Estrategia_Nacional_de_Lucha_contra_las_Drogas_2012-2016_2012.pdf

Diccionario de la Real Academia Española (R.A.E). (2016). Recuperado de http://dle.rae.es/

El comercio. (2014). Empleados del Muelle Sur en mafia detrás de 700 kg. de cocaína. Recuperado de http://elcomercio.pe/lima/policiales/empleados-muelle-sur-mafia-que-envio-700-kg-cocaina-noticia-1765742

Estrada, Isabel M. (2016). Diálogo. Recuperado de http://dialogo-americas.com/es/articles/rmisa/features/2016/01/06/feature-05

Gutiérrez, Miguel. (2015). Diario La República. Así las mafias sacan toneladas de cocaína por el puerto del Callao. Recuperado de http://larepublica.pe/impresa/en-portada/1664-asi-las-mafias-sacan-toneladas-de-cocaina-por-el-puerto-del-callao

Instituto Nacional de Estadísticas e Informática. (2016). Informe Técnico: Estadísticas de Seguridad Ciudadana. Encuesta Nacional de Programas Presupuestales 2015-2016.

León, R & La Rosa, R. (2015). El Comercio. Los narcovuelos en el VRAEM son "Un problema serio" para Naciones Unidas. Recuperado de http://www.unodc.org/documents/peruandecuador//Prensa/fedotov/elcomercio_2015-06-05_04.pdf

Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (2015). Crecimiento de las exportaciones.

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2016). RREE: Comercio Exterior. Lima, Perú. Recuperado de http://www.rree.gob.pe/temas/Paginas/Comercio_Internacional.aspx

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2016). RREE: Lucha Contra las Drogas. Lima, Perú. Recuperado de http://www.rree.gob.pe/temas/Paginas/Lucha_Contra_las_Drogas.aspx

Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC. (2016). DS N° 019-2004-MTC. Recuperado de http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_2794.pdf

Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC. (2016). RM N° 330-2004-MTC-02. Recuperado de http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_2790.pdf

Norma BASC V04-2012.

Oficina de las Naciones Unidas Contra la Droga y el Delito - UNODC. (2015). Comunicado de prensa: Último monitoreo de UNODC muestra una disminución substancial de cultivos de coca en Perú. Recuperado de http://www.unodc.org/unodc/es/press/releases/2015/July/latest-unodc-survey-shows-substantial-coca-crop-decline-in-peru.html

Oficina de las Naciones Unidas Contra la Droga y el Delito - UNODC. (2016).Reporte Mundial de Drogas. Recuperado de http://www.unodc.org/doc/wdr2016/WORLD_DRUG_REPORT_2016_web.pdf

Otárola, Alberto. (2012). Estrategia Nacional de Lucha contra las Drogas 2012-2016. XXXIII Conferencia Internacional para el Control de Drogas. Lima.

Palacios, Alfredo. (2016). Diario Expreso. Tráfico de drogas en contenedores. Recuperado de http://www.planteamientosperu.com/2016/03/trafico-de-droga-en-contenedores.html

Policía Nacional del Perú - PNP. (2016). Anuario Estadístico 2015. Dirección de Estadística. Lima.

Romero, Vicente. (2016). Tráfico Ilícito de Drogas, Desafío Mundial. XXXIII Conferencia Internacional para el Control de Drogas. Lima.

Takeuchi, César. (2016). Perú21. DIRANDRO: Solo se revisa el 2% de los contenedores en el Callao. Recuperado de http://peru21.pe/actualidad/dirandro-solo-se-revisa-2-contenedores-2246107