



## **Análisis de Riesgos en 5 Pasos**



U.S. Customs and  
Border Protection

# Proceso de análisis de riesgos en 5 pasos

## Introducción

- Para asistir a miembros del programa OEA en la realización de un análisis de riesgos de su cadena de suministro internacional de acuerdo con los criterios mínimos del programa OEA, el proceso de análisis de riesgos en 5 pasos es recomendado.
- Esta presentación contiene algunas herramientas básicas, recursos y ejemplos que los miembros del programa OEA deben considerar su uso al realizar un análisis de riesgos en su cadena de suministro.



## El proceso de análisis de riesgos en 5 pasos incluye:

1. Trazar el flujo de la mercancía e identificar a los socios comerciales (contratados directamente o indirectamente).
2. Realizar un análisis de riesgos enfocado en: terrorismo, contrabando de materiales ilícitos, contrabando de personas, crimen organizado, condiciones en un país/región que puedan aumentar el riesgo de tales amenazas, y clasificar el riesgo como: *Alto, Medio, Bajo*.
3. Realizar un análisis de vulnerabilidad de acuerdo con los criterios del programa OEA y clasificar la vulnerabilidad como: *Alto, Medio, Bajo*.
4. Elaborar un plan de acción.
5. Documentar cómo se realizan los análisis de riesgos.



## Proceso de análisis de riesgos

### Definición de términos

*Las definiciones de los siguientes términos deberían ser usadas como una guía mientras se examina el papel de los participantes involucrados en la cadena de suministro internacional:*

- ❖ **Instrumentos de tráfico internacional (ITI):** Contenedores, remolques, remolques planos o refrigerados, elemento unitario de carga (ULD), “vans” de elevación, “vans” de carga, tanques, recipientes, tarimas, cajas, contenedores para telas de materia textil, u otros contenedores especializados (cargados o vacíos) para ser utilizados en el tránsito de carga en el comercio internacional.
- ❖ **Seguridad internacional de la cadena de suministro:** Abarca el aseguramiento de todos los siguientes procesos desde el punto de origen (fábrica/centro de procesamiento agrícola) hasta su destino y distribución en el punto de destinos: Obtención, Producción, Empaque, Almacenamiento, Embarque/Descarga, Transporte, y Preparación de Documentos.



## *Continuación de definición de términos*

- ❖ **Análisis de riesgos de seguridad de la cadena de suministro internacional:** El proceso de identificar amenazas, vulnerabilidades y debilidades de seguridad en la cadena de suministro internacional y la gestión de acciones correctivas con procedimientos de verificación para asegurar que las debilidades sean corregidas.
- ❖ **Embarque/Descarga:** Colocando carga o quitando carga de un ITI, incluyendo remolques, contenedores, naves, aviones, etc.



## *Continuación de definición de términos*

- ❖ **El trazado de flujo/Participantes involucrados:** Método de identificación de todos los participantes involucrados y sus futuros papeles en los siguientes procesos desde el principio hasta el final de la cadena de suministro internacional: Obtención, Producción, Empaque, Almacenamiento, Embarque/Descarga, Transporte, y Preparación de Documentos de carga. Todos los socios involucrados directamente e indirectamente en la exportación/movimiento de mercancía desde el punto de origen hasta el centro de distribución del importador deben ser incluidos. Algunos ejemplos de participantes involucrados en el flujo internacional de carga incluyen, sin estar limitados, a los siguientes:



***Continuación de definición de términos  
Participantes en la Cadena de Suministro***

- Fábricas.
- Granjas.
- Proveedores.
- Instalaciones de empaque de exportación.
- Agencias de compra/venta.
- Empresas comerciales.
- Promotores de carga.
- Agentes de carga marítima sin nave.
- Transportista/ferrocarril doméstico.
- Almacenes/ instalaciones de consolidación- desconsolidación.
- Naves de carga de corto alcance.
- Depósito de ferrocarril.
- Depósitos de remolques o contenedores.
- Astillero.
- Compañías locales de acarreo.
- Transportistas internacionales aéreo, marítimo, carretero.
- Agencias de aduana.



## *Continuación de definición de términos*

- ❖ **Empaque:** Abarca el empaque de mercancía para exportación en contenedores no reutilizables e instrumentos de tráfico internacional (ITI) reutilizables. Incluye, pero no está limitado a, la colocación de mercancía en tarimas, plataformas, cartones, cajas de cartón, cajones, compartimientos, u otros contenedores especializados. También incluye el liar, envolver, empacar con plástico, y otro tipo de empaque.
- ❖ **Consecución:** El encargo de productos o servicios de socios comerciales en la cadena de suministro internacional. Materias primas utilizadas en la producción de la mercancía exportada son excluidas de este proceso. Solamente incluye el producto final o materias primas que serán exportadas a los Estados Unidos. Los servicios proveídos por compradores y empresas comerciales incluyen los métodos indirectos de consecución por mercancía que es exportada.





## *Continuación de definición de términos*

- ❖ **Producción:** Fabricación, crecimiento/cosecha, o el ensamble de productos que se exportarán al extranjero.
- ❖ **Grado de riesgo:** Asignar un valor numérico a las amenazas y vulnerabilidades identificadas durante un análisis de riesgos de seguridad de la cadena de suministro (ej. 1-Bajo, 2-Medio, y 3-Alto).
- ❖ **Estacionamiento/Almacenamiento:** Colocando productos e ITI's en una localización de “reposo” antes de o durante el movimiento hacia el extranjero. Esto incluye cualquier almacenamiento/consolidación/desconsolidación de mercancía e instalaciones donde la mercancía espera ser cargada a otra estación de tránsito, tal como un depósito ferroviario o puerto en el país de origen u otros países que puede transitar cuando está rumbo al extranjero.



## *Continuación de definición de términos*

- ❖ **Plan de Acción de Seguridad de la Cadena de Suministro:** Identifica debilidades y vulnerabilidades de seguridad descubiertas durante el proceso de análisis de riesgo para un socio comercial. El plan asigna responsabilidad por acciones correctivas/estrategias de mitigación (internas y externas), establece plazos/periodo de tiempo, documenta evidencia de medidas tomadas, describe procesos utilizados para verificar que acciones se han realizado, y delinea el resultado final.
- ❖ **Transporte:** Movimiento de carga en la cadena de suministro internacional. El transporte de mercancía para la exportación a los Estados Unidos incluye cualquier escala doméstica en el país de origen hacia el puerto de exportación, del puerto de exportación hacia cualquier país que pueda transitar, al puerto de entrada, y al centro de distribución doméstica en el país de destino.



## Grado de Riesgo de Seguridad

*Cada miembro del programa OEA es responsable en establecer su propio sistema de grado de riesgo de seguridad basada en su modelo comercial.*

*Se entiende que los negocios utilizan varias metodologías para evaluar riesgos dentro de sus cadenas de suministro internacionales.*

*Sin embargo, se recomienda el uso de los siguientes “Grados de Riesgo” al evaluar las amenazas y las vulnerabilidades de seguridad dentro de la cadena de suministro internacional.*



U.S. Customs and  
Border Protection

## Análisis de Amenaza

*Hay muchas “fuentes” que proporcionan información de amenazas dentro de la cadena de suministro internacional. Después de realizar una investigación, se recomienda asignar un grado de riesgo de amenaza basado en lo siguiente.*

1 - **Riesgo Bajo** - Ningún incidente reciente/inteligencia/información.

2 - **Riesgo Medio** - Ningún incidente reciente/cierta inteligencia/información sobre la probabilidad de actividad.

3 - **Riesgo Alto** - Incidentes e inteligencia/información reciente.

Una calificación de 3 en cualquiera de las siguientes áreas pone la cadena de suministro en “**Alto Riesgo**”:

- 1) Terrorismo.
- 2) Contrabando de materiales ilícitos.
- 3) Contrabando Humano.
- 4) Crimen Organizado



## Análisis de Vulnerabilidad

Un método que se puede utilizar para realizar un análisis de vulnerabilidad es enviando encuestas sobre la seguridad de socios comerciales que no son elegibles ni participan en programas OEA. Las encuestas de seguridad deben estar basadas en el proceso realizado por el socio en la cadena de suministro internacional (ej. obtención, producción, empaque, almacenaje, cargamento/descarga, transporte, y preparación de documentos). Las preguntas en la encuesta deben pedir que el socio describa las medidas de seguridad utilizadas, y no sólo deben ser preguntas que den respuestas “Sí/No”. La encuesta debe preguntar si existe un sistema de revisiones, balances, y responsabilidad, particularmente en áreas utilizadas para asegurar los instrumentos de tráfico internacional, el rastreo y supervisión de carga, seguridad de sellos, e investigaciones de socios (subcontratados).



## Grados de Riesgo

*Lo siguiente es un grado de riesgo de vulnerabilidad recomendado para las categorías del criterio mínimo de seguridad del programa OEA: Requisitos de socios comerciales, Seguridad de instrumentos de tráfico internacional, Seguridad procesal, Seguridad física, Controles de acceso físico, Seguridad de personal, Capacitación de seguridad y conocimiento de amenazas, y Seguridad de tecnología informática.*



U.S. Customs and  
Border Protection

## Grados de Riesgo

1. **Riesgo Bajo** - Cumple con todos los criterios mínimos de seguridad
2. **Riesgo Medio** - Cumple con los criterios mínimos en áreas críticas (ej. la seguridad de remolques, precintos, rastreo, y el proceso de reclutamiento), pero no ha incorporado todas las medidas de seguridad en otras áreas.
3. **Riesgo Alto** – No cumple con todos los criterios mínimos de seguridad.



## Grados de Riesgo

*Por ejemplo,*

1) Si todas las secciones que se “deben” tener para cumplir con la seguridad de remolques, precintos, rastreo, y el proceso de reclutamiento están cumplidas, el grado de riesgo para esa categoría sería “1 – **Riesgo Bajo.**”

2) Si todas las secciones que se “deben” tener para cumplir con la seguridad de remolques, precintos, rastreo, y el proceso de reclutamiento están cumplidas pero las de capacitación de seguridad o de seguridad física no, el grado sería “2 – **Riesgo Medio.**”

3) Si una sección que se “debe” tener para cumplir con la seguridad de remolques, precintos, rastreo, y el proceso de reclutamiento no están cumplidas, sería clasificado “3 – **Riesgo Alto**”.

*Nota: Una medida de seguridad en la cadena de suministro es solamente tan fuerte como su vínculo más débil.*



U.S. Customs and  
Border Protection



## Análisis después de Incidencia y grado de Riesgo

De acuerdo con un estudio realizado por el programa C-TPAT en junio de 2009 sobre **factores** que contribuyeron a violaciones de seguridad, los datos siguientes se deben tomar en consideración al realizar un análisis de vulnerabilidad.

- 34%** Seguridad de transporte: unidades no fueron examinadas.
- 35%** Requisitos de socios comerciales: falta investigar a socios.
- 41%** Instrumentos de tráfico internacional (contenedores, remolques, tarimas, etc., no fueron asegurados/examinados correctamente antes del embarque.
- 44%** Controles de precintos: falta de procedimientos de precintos.
- 53%** Rastreo de transporte: supervisión inadecuada del rastreo de transporte.
- 68%** Procedimientos de seguridad no fueron ejecutadas (falta de revisiones, balances, responsabilidad).
- 90%** Carga manipulada utilizaban “tractores/remolques” como modo de transporte.



# **Análisis después de Incidencia y Grado de Riesgo**

## **Continuación**

**Cargamento Parado es cargamento en riesgo**

**Las empresas gastan mas del 95% de su presupuesto de seguridad en asegurar la planta manufacturera. Solo el 5% para la seguridad de la mercancía en tránsito.**

**Sin embargo, el 85% de los incidentes de seguridad ocurren una vez que la mercancía sale de la planta manufacturera.**



**U.S. Customs and  
Border Protection**

## Políticas & Procedimientos

El proceso documentado de análisis de riesgo (ej. las políticas y procedimientos) deben contener, por lo mínimo, la siguiente información:

1. Fecha que se estableció el proceso de análisis de riesgos.
2. Identificación de personas responsables en mantener el proceso al día, incluyendo personas de respaldo.
3. Cuando se deben realizar los análisis de riesgo (ej. Proveedor nuevo).
4. El periodo en que se realizarán los análisis de riesgo (ej. Como dicten las circunstancias o, mínimo, anualmente por la mayoría de miembros del programa OEA).
5. La frecuencia requerida de revisiones a procesos/políticas/procedimientos (ej. anual, bi-anual, cuando sea necesario, etc.) relativo a los análisis de riesgo.
6. Cómo se realizarán los análisis de amenazas de una cadena de suministro internacional (ej. Fuentes utilizadas para determinar amenaza – vea Anexo C).
7. Cómo se realizaran los análisis de vulnerabilidad de una cadena de suministro (ej. Enviar encuestas, visitas físicas, estatus de C-TPAT, participación en un programa de seguridad administrado por agencias extranjeras).
8. Como se realizará el seguimiento de esas áreas que requieren ‘acción’ (ej. Visitas físicas en algunos casos, en otros documentación/fotos pueden ser sometidas).
9. Proceso para proveer capacitación a personal clave que serán responsables por el proceso de análisis de riesgos.
10. Supervisión corporativa para asegurar que el proceso se realice consistentemente y eficientemente.

