IV SEMINARIO HEMISFÉRICO SOBRE POLÍTICAS PÚBLICAS, LEGISLACIÓN Y REGULACIÓN
LEGISLACIÓN INTEGRADA EN PRO DE LA MODERNIZACIÓN PORTUARIA

PUERTOS RESILIENTES: NORMATIVA PROPUESTA PARA EL DESARROLLO DEL PLAN DE PROTECCIÓN DE PUERTO

Ing. Fernando Huarcaya U.
Delegado Red PBIP – Perú
Jefe Área Técnica – Grupo TerraMar

ANP · 25 CIP YEARS · OEA · terramar Inspection & Trading

AGENDA

I Grupo TerraMar

II Resiliencia – Resiliencia Portuaria

III Consideraciones para normativa de base del Plan de Protección de Puerto

IV Evaluación de Protección del Puerto – Plan de Protección del Puerto

V Comité de Protección del Puerto

VI Conclusiones

VII Bibliografía

I. GRUPO TERRAMAR

Historia de la empresa

2003 – Inicio de actividades **TERRAMAR – UNI** en la Universidad Nacional de Ingeniería

2006 – Inicio de actividades como **TERRAMAR INSPECTION & TRADING**

2008 – Validación del Sistema de Calidad

2010 – Inicio de **acreditaciones** nacionales e internacionales

2014 – Registro como Organización de Protección Reconocida **(OPR) - APN**

2015 – Logra su registro como promotor de **CERCOSET** (Centro de Formación Técnico Productiva ante el Ministerio de Educación

2017 – Empieza el proceso de **homologación** como proveedores del **sector minero y agroindustrial**

2019 – Ponentes en **foros nacionales** e **internacionales** como en Miami (Foro de la OEA) y en otros países de Centro América

2020 – Cambio de estructura corporativa **GRUPO TERRAMAR**

2020 – Diversificación de servicios de capacitación y certificación en **Seguridad al sector Minero Industrial**

2022 – Digitalización de Servicios de Capacitación y Consultoría

2022 – Obtención de la **Marca Perú** y revalidación del **Sistema de Calidad**

Eventos Internacionales de Protección - TerraMar

CONSULTORÍA

+70 EPIP Y PPIP
+20 Planes de Continuidad Operativa
+50 Estudios de Riesgos y Planes de Contingencia

CAPACITACIÓN

- Cursos en los sectores marítimo, portuario, hidrocarburos, industrial y minero.
+1500 alumnos por mes

INSPECTORÍA DE BUQUES

+5000 operaciones de inspección en buques tanque y terminales.

terramar
Inspection & Trading

RESILIENCIA

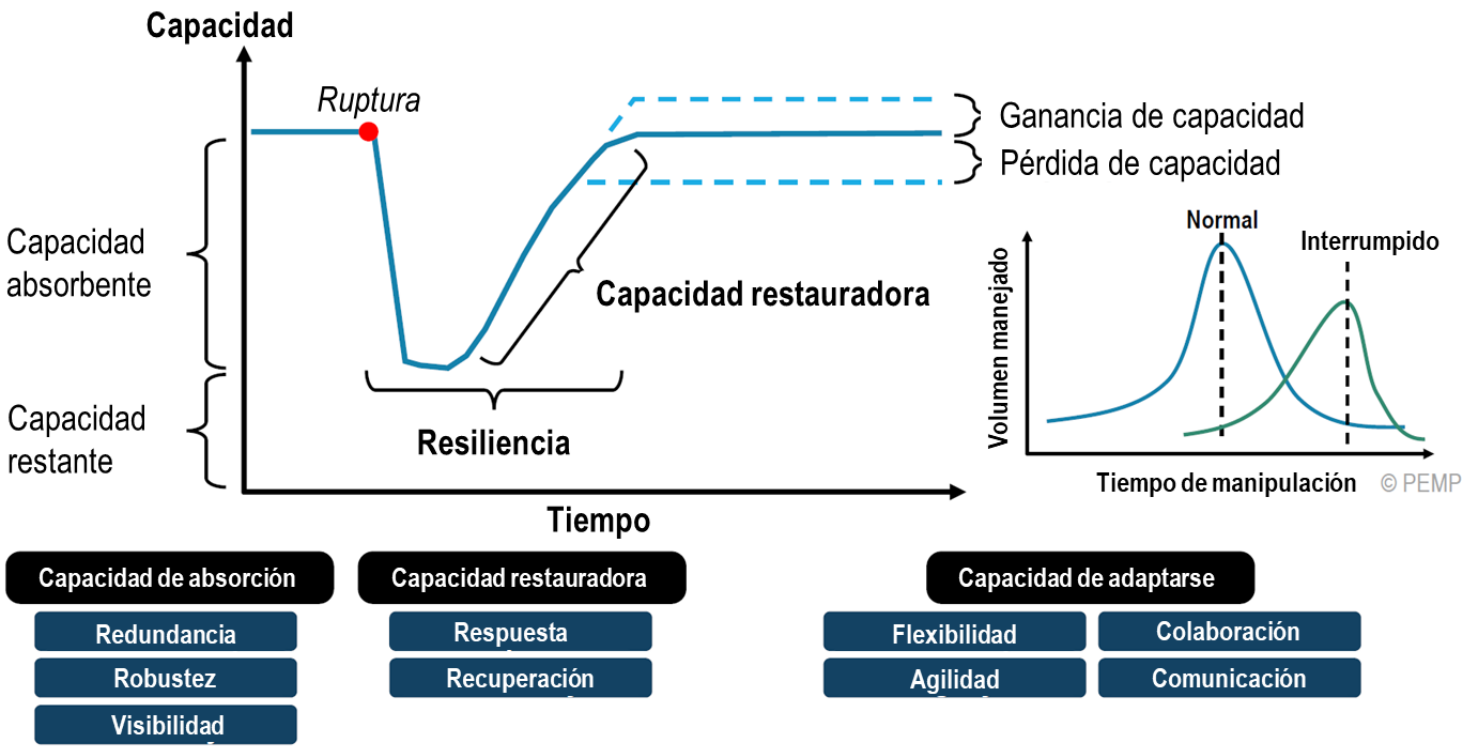
La palabra resiliencia se refiere a la **capacidad de sobreponerse a momentos críticos y adaptarse** luego de experimentar alguna situación inusual e inesperada. También indica volver a la normalidad.

Resiliencia es un término que deriva del verbo en latín *resilio*, *resilire*, que significa **"saltar hacia atrás, rebotar".**

Fuente: Real Academia Española (RAE) / Significados

Definición de resiliencia portuaria

La resiliencia portuaria es la capacidad de mantener un nivel aceptable de servicio frente a interrupciones (p. ej., pandemias, desastres naturales y ataques cibernéticos o terroristas); esto varía según el tamaño del puerto, la ubicación y el tipo de operaciones. La resiliencia de los puertos está determinada en gran medida por su capacidad para permanecer operativos y ofrecer servicios e infraestructura a los barcos, cargamentos y otros clientes durante las interrupciones.



Fuente: Desarrollo de la Capacidad para Gestionar Riesgos y Mejorar la Resiliencia: Una Guía para Puertos, UNCTAD 2022

II. RESILIENCIA – RESILIENCIA PORTUARIA

- ✓ La resiliencia portuaria no solo es un imperativo para las cadenas de suministro, sino también para las economías nacionales que sustentan.
- ✓ La resiliencia de los puertos y las cadenas de suministro marítimo que soportan comprenden factores tanto internos como externos.
- ✓ Varias perturbaciones naturales y antropogénicas quedan fuera del control del transporte marítimo y portuario.
- ✓ Dos interfaces portuarias resaltan los posibles puntos de falla que podrían ocurrir a lo largo de una cadena de transporte marítimo:

1. Interfaz de barco/puerto
2. Interfaz de puerto/interior:

Se relaciona con las interacciones entre los puertos, las operaciones de las terminales y los transportistas terrestres. Esto incluye administradores de infraestructura, proveedores de servicios logísticos y las relaciones cruciales con carreteras, ferrocarriles, vías fluviales, transportistas y sus relaciones con puertos secos, depósitos de contenedores terrestres e instalaciones logísticas relacionadas con puertos. Las acciones y estrategias de los actores del interior pueden apoyar o socavar la resiliencia portuaria.

Fuente: Desarrollo de la capacidad para gestionar riesgos y mejorar la resiliencia: una guía para puertos, UNCTAD 2022

III. CONSIDERACIONES PARA NORMATIVA DE BASE DEL PLAN DE PROTECCIÓN DE PUERTO

NORMATIVA INTERNACIONAL PBIP

1 Etapa PREVIA a la IMPLEMENTACIÓN

"OPIP" - OPR
2003
EPIP – PPIP
Capacitaciones en General
Auditorías

2 1 de Julio 2004
IMPLEMENTACIÓN
1ra. CERTIFICACIÓN (5 años)
MSC.1/ Circ. 1188 (OPIP)
. Revisión Const. Res. / Circ. OMI
. Participación Activa OPR

3 IMPLEMENTACIÓN... Activa
2da. CERTIFICACIÓN (5 años)
MSC.1/Circ.1341. Directrices de Formación y Capacitación Personal IP
. Revisión Const. Res. / Circ. OMI
. Cursos OMI. 3.24 y 3.25 Personal IP
. Implementación de la Guía PM (2012)
. Período de Ejercicios, Prácticas con AM

4 IMPLEMENTACIÓN... Activa
3ra. CERTIFICACIÓN (5 años)
. Revisión Const. Res. / Circ. OMI
. Mejora Continua al PPIP
. Curso Modelo OMI.3.21
. Revisión de las Orientaciones MSC.1/Circ.1525 - Elaboración de una Legislación Nac. En PM

Década de los 80 OMI venía haciendo un trabajo Intenso en materia de Piratería y Robo a Mano Amada

1ra. CERTIFICACIÓN
2da. CERTIFICACIÓN
3ra. CERTIFICACIÓN
4ta. CERTIFICACIÓN

Achille Lauro 1985

2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024

OMI

Preparativos de Examinación de los Trabajos realizados por la OMI

15 años
Eventos Claves de la implementación

Orientación para el Desarrollo de Legislación Nacional en Protección

Orientaciones para el desarrollo de legislación nacional de seguridad marítima

"Aunque el Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (ISPS) entró en vigor el 1 de julio de 2004, aún persisten lagunas en su implementación y aplicación. Muchos gobiernos todavía se esfuerzan por implementar plenamente las medidas de seguridad marítima, en particular las relativas a las instalaciones portuarias, debido a una variedad de factores, incluida la falta de instrumentos legales y de política necesarios para lograr el cumplimiento del Código PBIP y para resolver cuestiones jurisdiccionales entre las agencias gubernamentales."

"Esencial para la implementación y supervisión exitosa del Código PBIP es la redacción y promulgación de legislación nacional apropiada para prever la implementación y supervisión completa de las medidas de protección marítima. La legislación debe especificar las facultades necesarias para que los funcionarios gubernamentales asuman sus funciones, incluida la inspección y prueba de las medidas y procedimientos de seguridad vigentes en los puertos y las instalaciones portuarias y en los buques, y la aplicación de medidas coercitivas para corregir incidentes de incumplimiento."

1. Definiciones
2. Solicitud
3. Autoridad designada y Administración
4. Niveles de seguridad
5. Instalaciones Portuarias
6. Evaluaciones de protección de instalaciones portuarias.
7. Barco
8. Planes de protección de instalaciones portuarias y planes de protección de buque
9. Retención de registros y declaraciones de Seguridad
10. Inspección de instalaciones portuarias y buques
11. Acción de ejecución
12. Medidas de control y cumplimiento
13. Infracciones relativas a las medidas de protección marítima

Fuente: Guía sobre Protección Marítima y el Código PBIP – 2021, Orientaciones para el desarrollo de legislación nacional de seguridad marítima

III. CONSIDERACIONES PARA NORMATIVA DE BASE DEL PLAN DE PROTECCIÓN DE PUERTO

Normativa Legal Internacional

- Convenio SOLAS, Guía sobre protección marítima y el Código PBIP, 2021
- Repertorio de Recomendaciones Practicas sobre protección en los puertos OIT-OMI, 2003
- MSC.1/Circ.1525 Orientación para el Desarrollo de Legislación Nacional en Protección Marítima.

Repertorio de Recomendaciones Prácticas sobre protección en los puertos OIT/OMI, 2003

Análisis de la criticidad

Evaluación de las vulnerabilidades

Nivel de consecuencias e identificación de las medidas para contrarrestar las amenazas

OIT

Guía sobre Protección Marítima y el Código PBIP - 2021

Las medidas de protección marítima no exigen que se realicen evaluaciones de protección de puerto (EPP), pero son exigidas en muchos países por sus autoridades designadas.

Las orientaciones para la realización del EPP son similares a las establecidas en el Código PBIP para el EPIP, con alta participación del OPP

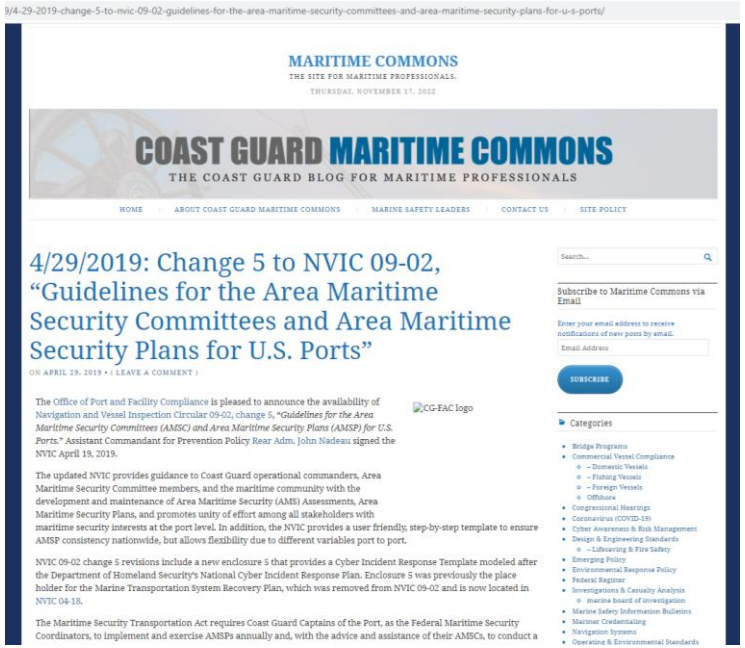
Considerar en la evaluación y gestión de riesgos de amenazas en el Puerto el amplio alcance e impacto que se generan por el gran tamaño de las zonas portuarias

OMI

III. CONSIDERACIONES PARA NORMATIVA DE BASE DEL PLAN DE PROTECCIÓN DE PUERTO

Normativa Técnica

- Metodología NVIC 11-02
- Metodología NVIC 09-02



"Directrices para los Comités de Seguridad en el Área Marítima y Planes de Seguridad en el Área Marítima para los Puertos de EE. UU."

Metodología NVIC 11-02

Identificación y Evaluación de los bienes e infraestructuras que son importantes proteger

Evaluación de las vulnerabilidades

Identificación de las medidas para contrarrestar las amenazas: Recomendaciones para los niveles de protección 1, 2 y 3.

Metodología NVIC 09-02

Identificación de la infraestructura y operaciones críticas del Sistema de Transporte Marítimo en el Puerto

Evaluación de las amenazas y de los posibles escenarios considerando capacidad e intención

Determinación de las medidas de protección en los tres (03) niveles.

U.S. COAST GUARD

Se ha considerado analizar las siguientes metodologías para complementar con el Código PBIP, tales como:

- La Matriz de Análisis de Amenazas y Riesgos (MAAR) del Repertorio de Recomendaciones Prácticas sobre Protección en los Puertos - apéndice A (OMI/OIT 2003)
- La metodología propuesta por NVIC 11- 02, considerada en la RAD 044 – 2017 - APN/DIR Norma Técnica de Protección y sus modificatorias.

IV. EVALUACIÓN DE PROTECCIÓN DEL PUERTO

Bienes Críticos a considerar en la evaluación de criticidad:

De acuerdo a lo establecido en el Anexo 3 del NVIC 09-2:

Identificación de la Infraestructura y operaciones críticas:

- Estructuras consideradas críticas para la operación continua del puerto: Terminales portuarios, zona de embarque en Plaza Grau, centro de control de tráfico marítimo, buques en fondeadero en tránsito dentro del ámbito portuario o en el amarradero de una Instalación Portuaria, canales de acceso rada exterior e interior, bocana y ayudas de la navegación.
- Sistemas y equipos de seguridad existentes disponibles para proteger al personal y la infraestructura marítima: Centro de control de la APN, patrullas acuáticas de APN y de capitanía del Callao.
- Sistemas de radio u telecomunicaciones, incluidos los sistemas y redes informáticos.
- Infraestructura de transporte relevante: Vías de accesos terrestres.
- Servicios públicos: Instalaciones de la PNP, estaciones de bomberos, hospitales, edificio de la SUNAT, estación de prácticos, oficina de la APN, oficina de Capitanía de Puerto del Callao, oficina de migraciones, etc.

Los factores a considerar al establecer el nivel de seguridad apropiado incluyen:

1. El grado en que la información sobre amenazas es creíble;
2. el grado en que se corrobora la información sobre amenazas;
3. el grado en que la información sobre amenazas es específica o inminente; y
4. Las consecuencias potenciales de tal incidente de seguridad

Fuente: (Regla XI-2/3 del Convenio SOLAS) - (Código PBIP, parte A, párrafo 4.1)

IV. EVALUACIÓN DE PROTECCIÓN DEL PUERTO

Amenazas

Terrorismo
(Fuente: PNP)

Robo de carga en tránsito
(Fuente: PNP)

Vuelo con drones

Polizones a bordo de buques

Tráfico Ilícito de Drogas

Contrabando
(PNP, DIRPOFIS, SUNAT)

Amenaza de Bioseguridad

Sabotaje en distribución eléctrica

Ciberataque
(Recomendación: OMI, NVIC 09-2)

Actos de vandalismo, bloqueos de pistas, huelgas o paralizaciones

Ataque a los Activos Críticos Nacionales (ACN)

Actos de corrupción

IV. PLAN DE PROTECCIÓN DEL PUERTO

Política de Protección

Se requiere de un marco jurídico nacional para la aplicación de las disposiciones del de Repertorio de Recomendaciones Prácticas sobre Protección en los Puertos, que establece lo siguiente:

- Promover la cooperación regional e internacional
- Fomentar la máxima participación de las partes interesadas
- Proporcionar recursos adecuados para aplicar y mantener la política sobre protección.
- Reconocer la importancia del factor humano: sensibilización, formación y capacitación profesional.
- Tener presente la interdependencia entre la protección y la seguridad públicas, el desarrollo económico y la protección del medio ambiente.

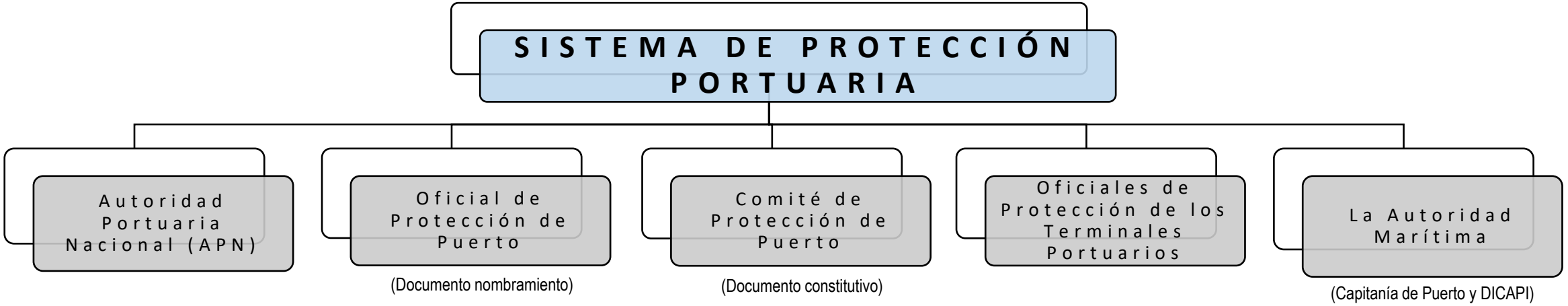
Descripción del Puerto:

Los siguientes puntos se están desarrollando con el apoyo de los terminales portuarios del Puerto del Callao y algunos organismos del estado.

- Vías de acceso
- Servicios esenciales
- Características del medio en la que se desarrolla la actividad Portuaria, vigilancia y controles de acceso al puerto, los terminales portuarios y su entorno

Estructura de la Organización del Sistema de Protección Portuaria

Con el objetivo de cumplir con las disposiciones establecidas en el PPP, se debe considerar como mínimo los siguientes miembros:



Operaciones de protección portuaria

En el PPP se establecerán las funciones de cada miembro del organigrama de protección donde se considerara, lo siguiente:

- Abarcar la protección personal, el perímetro y las barreras físicas, el control del acceso y todas las medidas de protección aprobadas.
- Se detallará los cometidos y tareas de todos los miembros de la comunidad portuaria, para establecer, supervisar o controlar, según proceda, las zonas de acceso restringido y las vías de navegación.
- Puede emplearse procedimientos ya existentes para facilitar la comunicación, la organización y la realización de simulacros.

IV. PLAN DE PROTECCIÓN DEL PUERTO

Autoridades encargadas de la vigilancia y control de acceso al Puerto del Callao

En el ámbito terrestre

De acuerdo a lo establecido en la Constitución Política del Perú, es la Policía Nacional del Perú quien debe garantizar, mantener y establecer el orden interno.

Jefatura de la Región Policial del Callao

VII-Dirección Territorial Policial (VII-DITERPOL)

03 Jefaturas
17 comisarías
06 Distritos Prov. Callao

POLICÍA

En el ámbito marítimo

De acuerdo a lo establecido en la Constitución Política del Perú, las FF.AA. y en el caso específico de la MGP, tienen como finalidad primordial garantizar la independencia, la soberanía y la integridad territorial de la República, además de asumir el control del orden interno.

DICAPI
(funciones)

Control de Tráfico de Naves en el Puerto

Patrullaje en la rada exterior/interior del Puerto del Callao

Puestos de Control (Pucusana, Ancón, Chorrillos, Lurín, Miraflores, TPZ)

Vigilancia Muelle Grau

Autoridad Marítima/Portuaria

1 **Nivel de Protección 1**
Nivel en el cual se aplicarán en todo momento las medidas mínimas de protección

2 **Nivel de Protección 2**
Nivel en el cual se aplicarán medidas adicionales de protección apropiadas durante un período determinado, por haberse incrementado el riesgo de un incidente de protección

3 **Nivel de Protección 3**
Nivel en el cual se aplicarán medidas específicas de protección adicionales por un tiempo limitado, cuando sea probable o inminente un incidente de protección, aunque no pueda identificarse el objetivo específico.

V. COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL PUERTO

Comité Asesor sobre la Protección del Puerto (CAPP): Comité creado por el Estado Miembro o la autoridad designada encarga, entre otras cosas, de actuar como órgano consultivo en materia de protección, y de participar en la formulación y aplicación permanentes del plan de protección del puerto.

Comité Nacional de Seguridad Marítima:
Se debe formar un comité nacional de seguridad marítima para abordar el desarrollo, la relevancia y la aceptabilidad de un marco o estrategia nacional de seguridad marítima. *(GMSIC, párrafo 2.4.9)*.

Un comité nacional de seguridad marítima debe involucrar a representantes de los regulados, las principales partes interesadas en las industrias portuaria y naviera, los trabajadores portuarios y la gente de mar, y los intereses de la carga y los pasajeros. *(GMSIC, párrafo 2.4.9).*

VENTAJAS Y DESVENTAJAS DE LA IMPLANTACIÓN DEL CPP

VENTAJAS

- El CPP, funcionaría como órgano asesor que se encargue de coordinar, supervisar, dar seguimiento y controlar las acciones planeadas sobre actos delictivos que puedan afectar el tránsito de las mercancías de manera eficiente.
- Establecer una articulación consistente y coherente entre las diversas autoridades con responsabilidades en asuntos de protección de los puertos frente a actos criminales.

DESVENTAJAS

- Entre los integrantes del CPP no se dispone de personal competente en temas de protección de puerto.
- La posibilidad de que pueda filtrarse información sensible que puede ser aprovechada por bandas criminales dentro de la actividad comercial que se realiza en los puertos a nivel nacional.

Fuente: Guía sobre Protección Marítima y el Código PBIP, 2021

AGENCIAS DEL ESTADO

Autoridad Portuaria Nacional (APN)

Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI)

Policía Nacional del Perú (PNP)

Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT)

MIGRACIONES

Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR)

Ministerio Público Fiscalía de la Nación

Dirección Regional de Salud (DIRESA)

Ministerio de Relaciones Exteriores

Ministerio del Interior (MININTER)

Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Drogas (DEVIDA)

GREMIOS Y ASOCIACIONES PRIVADAS E INSTALACIONES PORTUARIAS

INSTALACIONES PORTUARIAS

V. COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL PUERTO

Propuesta de quiénes deben conformar el CPP

- Los 12 terminales portuarios que conforman el puerto del Callao
- Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria
- Superintendencia Nacional De Migraciones
- Policía Nacional del Perú-PNP
- DICAPI y Capitanía del Puerto del Callao
- Gremios privados (UNT, GTL PERÚ & AMERICA, ASPPORT, ASMARPE,APAM, AAAP)
- Autoridad Portuaria Nacional - APN
- Asociaciones de gente de mar que explotan buques desde los puertos;
- Empresas que realizan actividades comerciales en el puerto, como las de almacenamiento o de manipulación de la carga;
- Compañías navieras que operan en el puerto;
- Intereses de expedidores y de la carga en el puerto;
- Gobiernos municipales y regionales con intereses jurisdiccionales; y
- Asociaciones comunitarias adyacentes al puerto
- Otras partes interesadas

Comité de Puerto (CPP) y los sub-comités

De acuerdo a los establecido en la RAD 044-2017-APN/DIR (Art. 9) y lo recomendado por NVIC 09-2 (Apéndice 2, 2310).

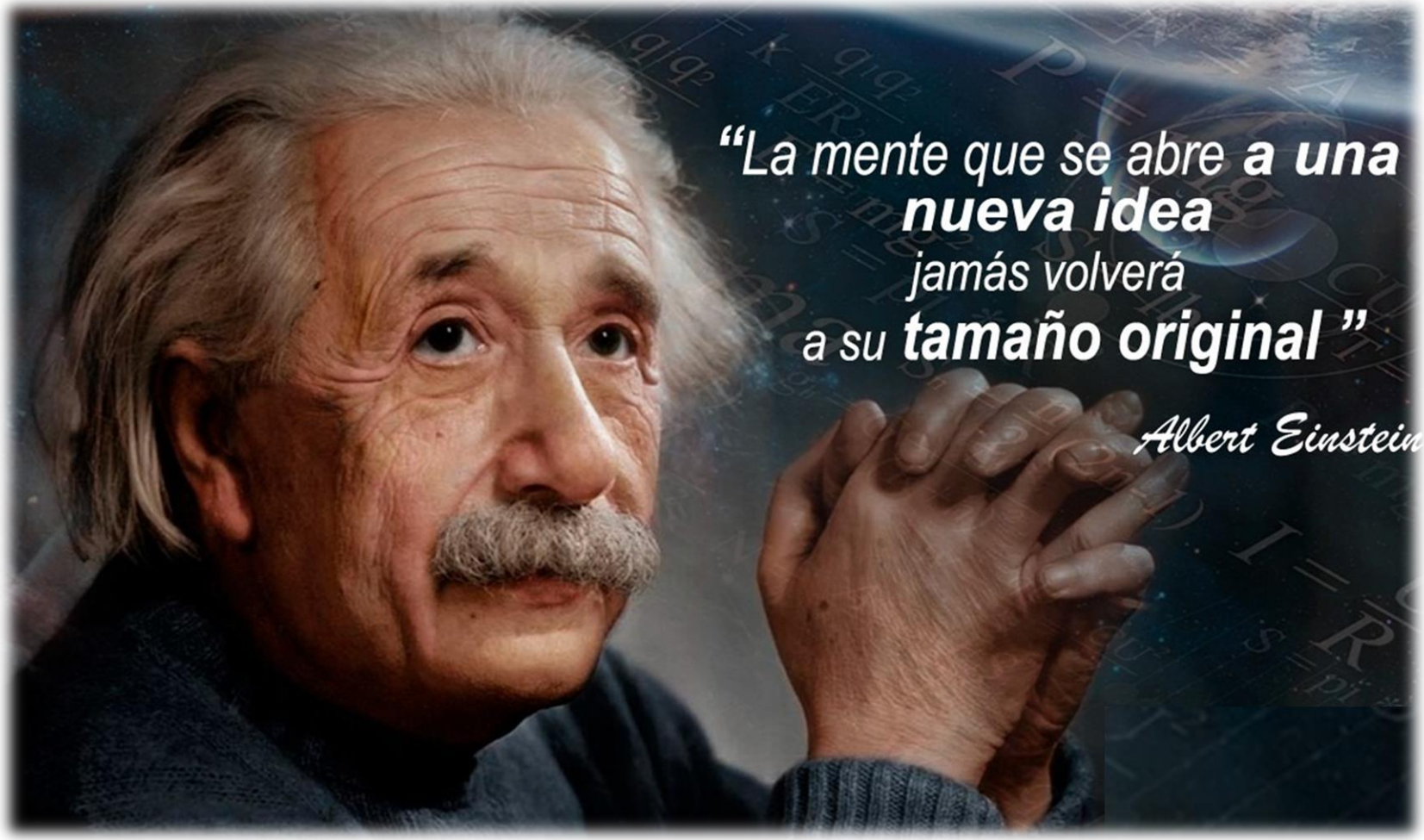
Fuente: - Guía sobre protección marítima y el código PBIP, 2021
- Repertorio de recomendaciones práctica de la OIT, sobre protección en los puertos, 2003

VI. CONCLUSIONES

1. Este presentación brinda la línea base de un sistema de Protección del Puerto fuera del alcance del sistema implementado en cada una de las Instalaciones Portuarios.
2. Se ha mencionado para el desarrollo del marco jurídico adicional el uso de la circular MSC.1/Circ.1525 Orientación para el Desarrollo de Legislación Nacional en Protección Marítima de la OMI
3. Para la realización de una EPP y un PPP, se sugiere incluir en la normativo específica del país el uso de normativa técnica y legal, nacional e internacional. Se recomienda referirse al uso de la metodología NVIC 09 y NVIC 11-2 de los Coast Guard de EEUU, Guía Marítima PBIP 2021 de la OMI y Repertorio de Recomendaciones Practicas sobre protección en los puertos OIT-OMI, 2003
4. Es necesario formalizar la constitución del Comité de Protección de Puerto, dado que tiene esencialmente un rol articulador y debe agrupar al sector público, el sector privado y los gremios. Se sugiere considerar la base normativa nacional e internacional para indicar los organismos públicos y privados que deben conformar el CPP y así cuente con el respaldo en el cumplimento de sus funciones.
5. El Comité de Puerto debe contemplar las funciones y organización interna, debiendo prever responsabilidades para las entidades del sector público que estén dentro de sus competencias, mientras que el sector privado tendrá las responsabilidades que voluntariamente decida asumir.
6. En cuanto se concrete la conformación del comité es necesario, conformar los sub–comités(TID, terrorismo, actividades ilícitas, etc.) para lograr eficiencia en la aplicación de las medidas de mitigación.
7. Se sugiere la revisión de estudios de pre grado y post grado sobre legislación en protección nacionales y extranjeros.

VII. BIBLIOGRAFÍA

- Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS (Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar).
- Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias - Código PBIP.
- Guía sobre Protección Marítima y el Código PBIP
- Repertorio de Recomendaciones Prácticas sobre Protección en los puertos.
- NVIC 09-02 - “Guidelines for the Area Maritime Security Committees and Area Maritime Security Plans for U.S. Ports”.
- Ley Nº 27943 “Ley del Sistema Portuario Nacional” y su modificatoria.
- DS Nº 003-2004-MTC “Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional” y sus modificatorias.
- D.S. Nº 019-2004-MTC “Medidas para la aplicación del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias Código PBIP”.
- R.M. Nº 330-2004-MTC-02 “Norma Nacional para la obtención de la Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria (DCIP) conforme a la parte “A” del Código PBIP”.
- RAD N° 044-2017-APN/DIR “Norma Técnica sobre Protección Portuaria”.
- Visión Prospectiva sobre la implantación de un Comité Asesor sobre Protección del Puerto en el Perú - Melissa Alarcón y Jackeline Hidalgo Bonilla (2020).
- Propuestas de Mejora para el Sistema de Gestión de la Protección Portuaria Nacional: Un cambio en la imagen del Comercio Marítimo exterior del Perú - José Begazo, Carlos Borja García y Antonio Flores Herrera (2019).
- La incidencia de las normas de protección marítima en el transporte marítimo - Elizalde, P. (2012).
- Evolución de la normativa internacional en la comunidad europea sobre materias de protección del transporte marítimo. Italia: Stima - Giachini, P., Pasquali, L. & Pecchia, B. (2004).
- Análisis de competitividad de los terminales portuarios ecuatorianos de acuerdo al cumplimiento del Código PBIP - Loor, D., & Ramos, C. (2016).
- Propuesta para mejorar la eficacia de la implementación del código de protección de buques e instalaciones portuarias en las instalaciones portuarias - Martinez, J. (2010).
- Mejoras de la protección de instalaciones portuarias: Propuesta de aplicación en puertos deportivos - Utrilla, J. (2015).
- GUIDE TO MARITIME SECURITY AND THE ISPS CODE – 2021 Edition – IMO
- BUILDING CAPACITY TO MANAGE RISKS AND ENHANCE RESILIENCE A guidebook for ports – UNCTAD
- www.unctad.org/es/Paginas/Home.aspx
- www.itfseafarers.org/es/issues/mujeres-de-mar
- www.homeport.uscg.mil/



Fernando Huarcaya
Jefe Área Técnica
TERRAMAR
fhuarcaya@terramar.pe

Gracias