

# Seguridad y Protección Marítima y Portuaria

“Taller de trabajo IIRSA sobre implementación Código PBIP”

*Montevideo, 22 de junio de 2004*



NACIONES UNIDAS

CEPAL

**Ricardo J. Sánchez**  
**Rodrigo García Bernal**  
DRNI, Unidad de Transporte



# Temario

- Situación Mundial;
- Iniciativas de Seguridad y Protección Marítima;
- Respuestas a “Encuesta CEPAL a Usuarios” sobre Código PBIP y CSI;
- Respuesta a “Encuesta CEPAL a Autoridades Marítimas”;
- Reflexiones.

Montevideo, 22 de junio de 2004

rsanchez@eclac.cl -  
rgarcia@ctcinternet.cl



# **Situación Mundial**

- Cambio del orden bipolar;
- Globalización de las economías;
- Países en desarrollo dependen de su comercio exterior para lograr su crecimiento;
- Incremento de los acuerdos comerciales entre países y con bloques económicos;



# Requerimiento Global

- Mayor interrelación y dependencia de las economías;
- Sistemas integrales de transporte, facilitan los procesos y mejoran su eficiencia (servicios logísticos);
- Protección se ha incorporado como un valor social.



# Requerimiento Global

- Requerimiento por:
  - Facilitación del comercio exterior;
  - Mejoramiento de la profesionalización de los servicios públicos;
  - Operaciones y procesos de mayor eficiencia;
  - Disminución del gasto público;
  - Movilidad de los agentes económicos.



# Las Amenazas al Comercio Exterior



**Cual sería el impacto del hundimiento de un buques en el principal puerto de nuestro país ?**

**Qué dirección tomar para poder seguir creciendo pero de manera segura?**



# Las Amenazas

- Narcotráfico;
- Tráfico de Armas;
- Tráfico de Polizontes;
- Piratería y Robo a Mano Armada;
- Robo de Cargas;
- Sabotaje a Instalaciones o Cargas;
- Actos Terroristas.





# Polizones y Piratería



# Polizones

- Fenómeno ha incrementado durante los últimos años;
- Estadísticas OMI indican en informe bianual 2004, un total de **492** incidentes con **17531 personas involucradas**;
- Zonas más afectadas:
  - ✓ África, Asia, Centro y Sur América.
- Comité de Seguridad Marítima de OMI ha establecido procedimientos y enmiendas al Convenio FAL.



# Piratería y Robo a Mano Armada

- Tema vigente en el transporte marítimo;
- Información real se presume mayor:
  - ✓ Información incompleta de los países;
  - ✓ Información incompleta de los buques;
  - ✓ OMI estableció procedimientos de información.

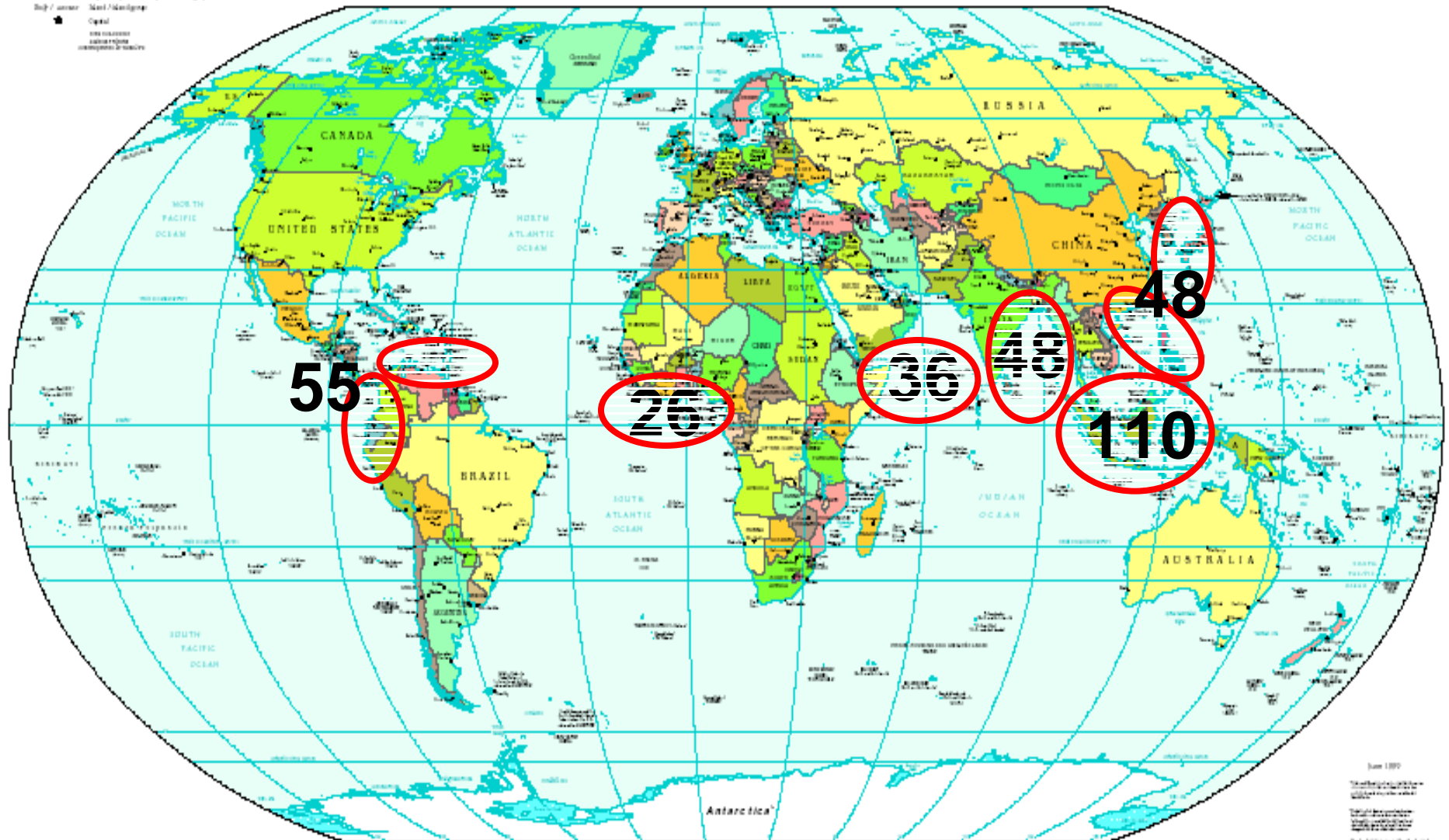




# Zona de Mayor Actividad

Political Map of the World, June 1999

**ABBREVIATIONS**  
Renewed  
Self-governing  
Independence  
Dependency or area of special arrangement  
Newly independent  
Capital  
Sea level  
Other symbols  
as indicated in text



Fuente: CSM, Organización Marítima Internacional



# Efectos de la Amenazas

- Sobre las Personas:
  - ✓ Fortalecimiento de la Seguridad Industrial e Higiene Laboral;
  - ✓ Fortalecimiento de la Protección del Buque y Terminales.
- Sobre las Cargas e Infraestructura:
  - ✓ Seguridad física de Instalaciones, Protección Marítima Portuaria.
- Sobre el Medio Ambiente:
  - ✓ Seguridad Ambiental.
- Sobre la Imagen País y Sector.



# Iniciativas Relacionadas con Protección Marítima y Portuaria



# Iniciativas sobre Seguridad y Protección

- Respecto de la seguridad Marítima y Portuaria;
- Respecto de la cadena de transporte;
- Respecto de países o grupos de países.



# Respecto de la seguridad Marítima y Portuaria

- Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), Organización Marítima Internacional (OMI).
- Convenio sobre los documentos de identidad de gente de mar (revisado), 2003 (C-185), Organización Internacional del Trabajo (OIT).
- Repertorio de recomendaciones prácticas sobre protección en los puertos OMI/OIT (2003).

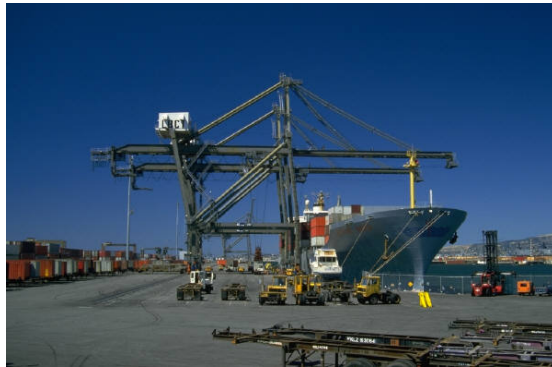
Montevideo, 22 de junio de 2004

rsanchez@eclac.cl -  
rgarcia@ctcinternet.cl





# ***Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias PBIP/ISPS***





# Respecto de la Cadena de Transporte

- Coalición Empresarial Contra el Contrabando (BASC), Aduanas EEUU;
- Container Security Initiative (CSI), Aduanas EEUU;
- Asociación Aduanero Comercial Contra el Terrorismo (C-TPAT), Aduanas EEUU.



# Respecto de países o grupos de países

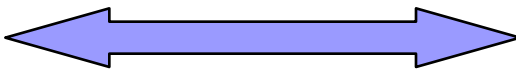
- América Latina y el Caribe: “Marco Estratégico para la Cooperación Interamericana en Materia de Protección Portuaria”, Comisión Interamericana de Puertos, OEA;
- EEUU: Maritime Transportation Security Act, (MTSA, US Act 1214/2002):
- Unión Europea: COM 2003/229;
- Asia Pacífico: “Secure Trade in the APEC Region” (STAR)



# Iniciativas de Seguridad no ISPS/PBIP



C-TPAT



Certificación incluye transporte

CSI y BASC

C-TPAT  
Bio-Terrorismo



Producción, abastecimiento y distribución

STAR (Cadena Logística)



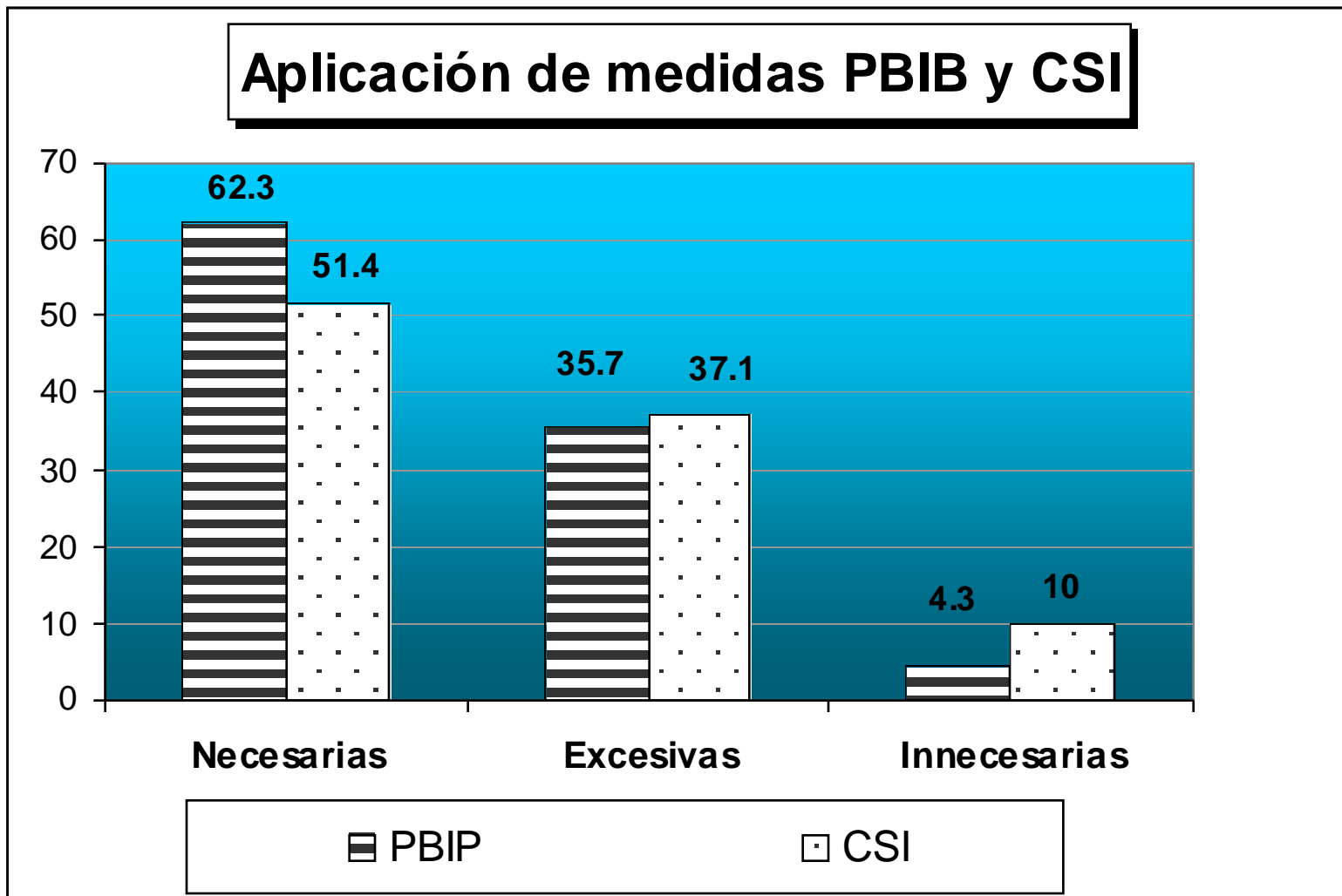
[rsanchez@eciac.ci](mailto:rsanchez@eciac.ci)



*Resultados Encuesta  
CEPAL a Usuarios de  
los Servicios de  
Transporte y Puertos*

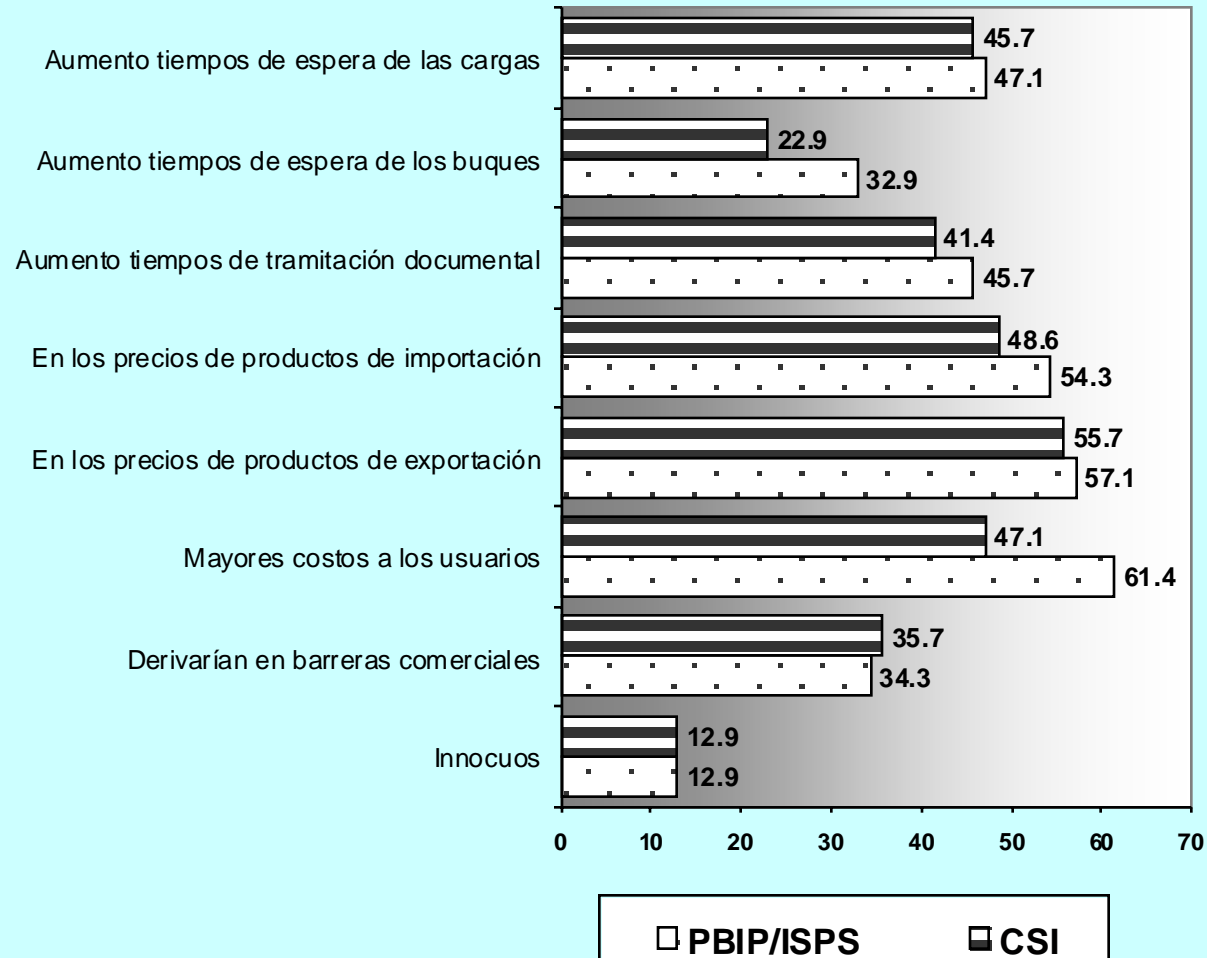


## Aplicación de medidas PBIB y CSI



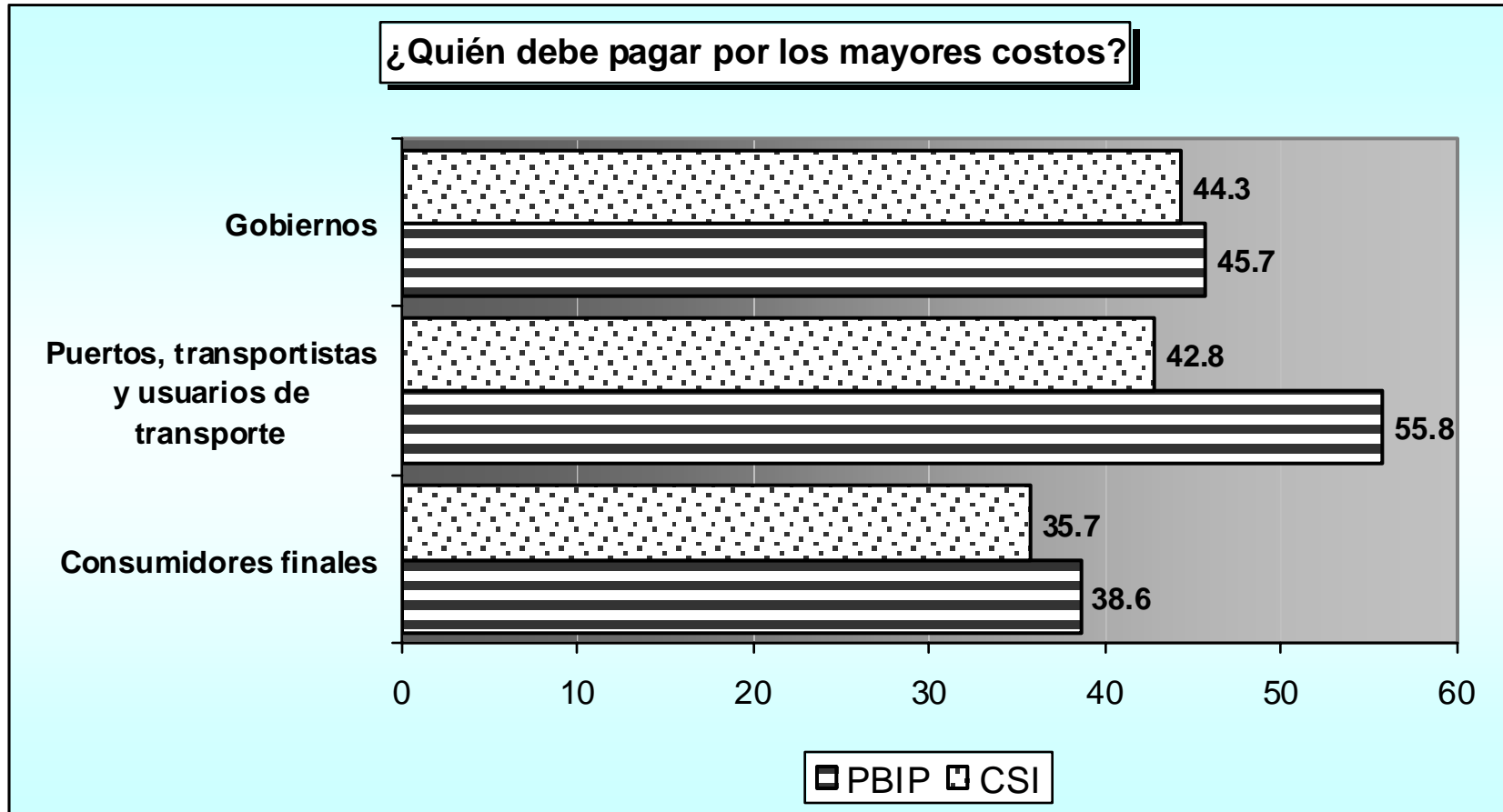


### Efectos de la aplicación de las medidas





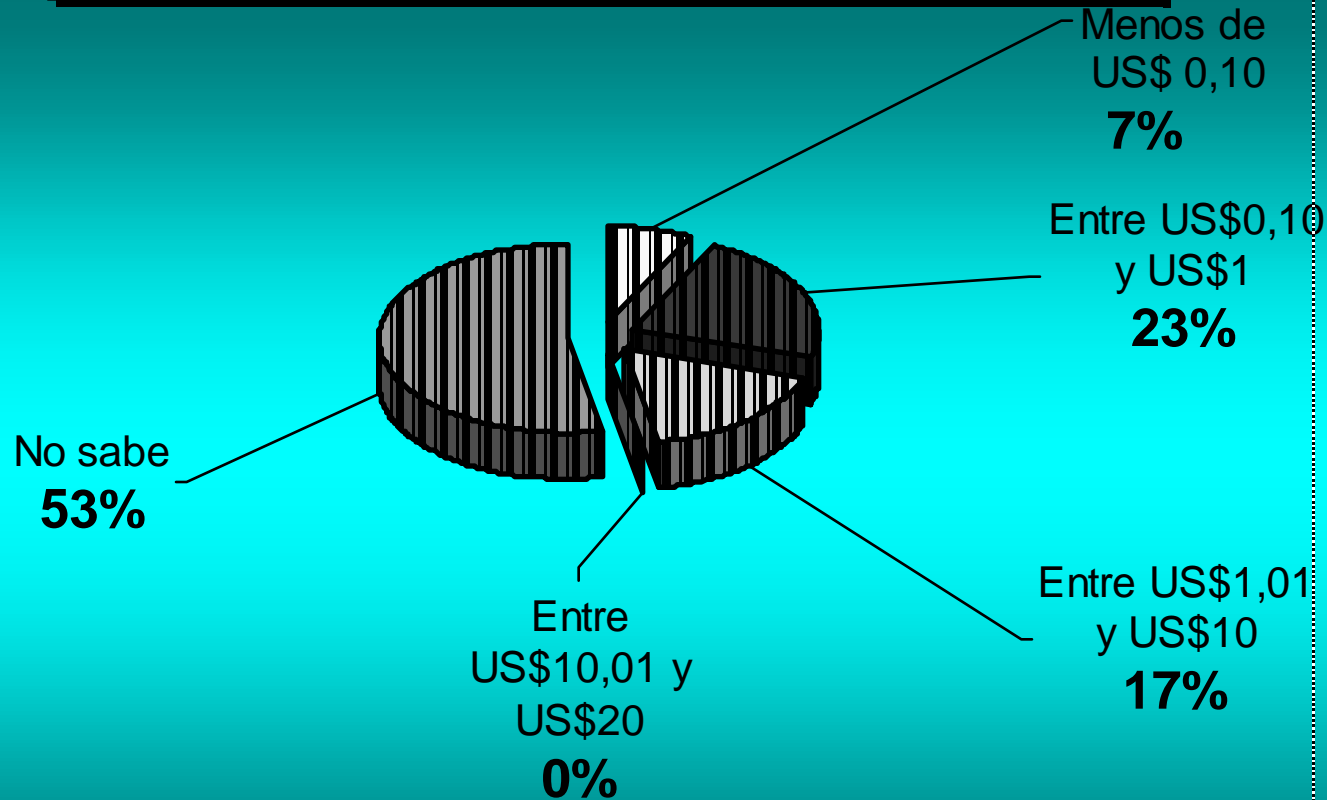
### ¿Quién debe pagar por los mayores costos?





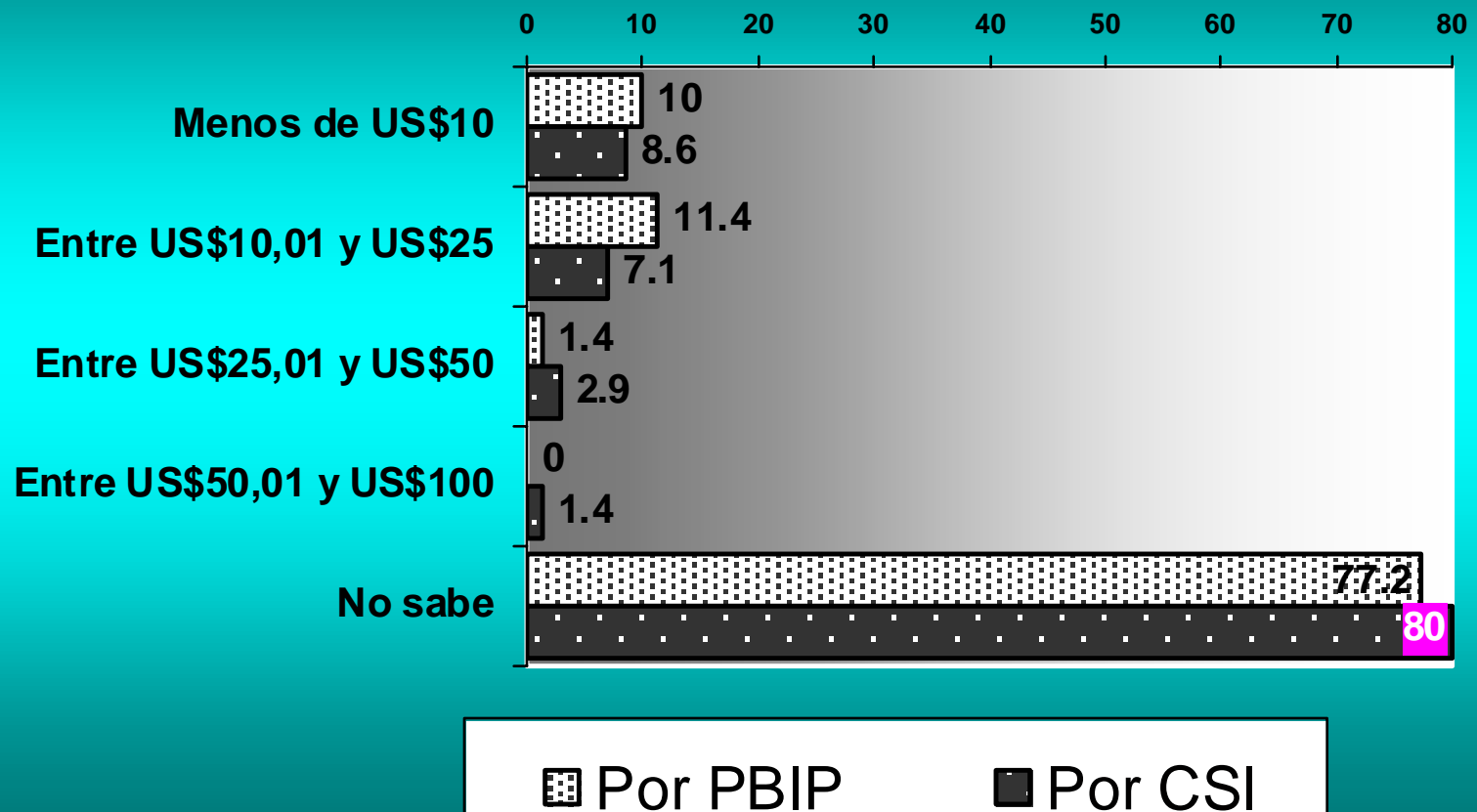


## Costos por tonelada de carga no contenedorizada



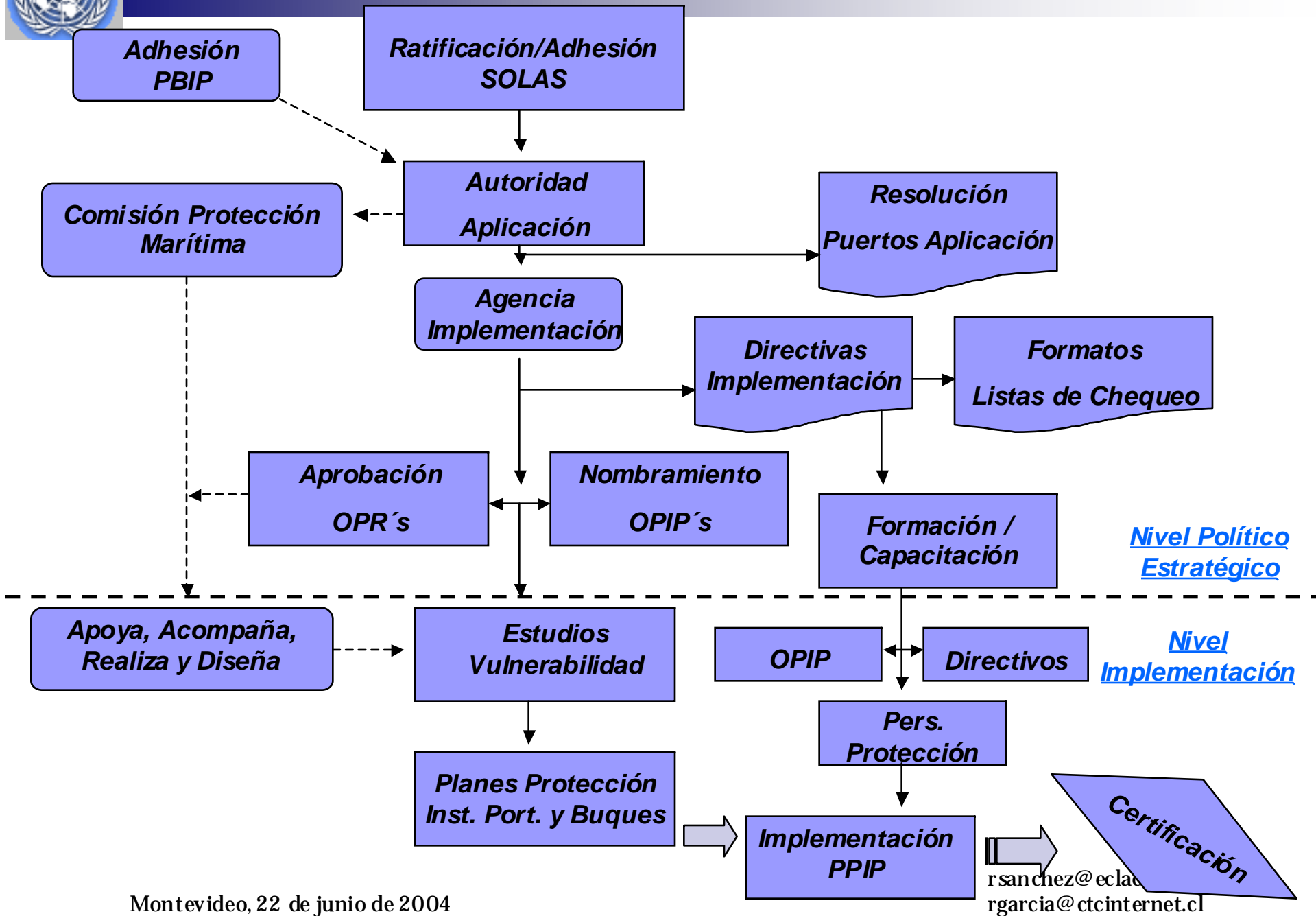


## Costos por Contenedor

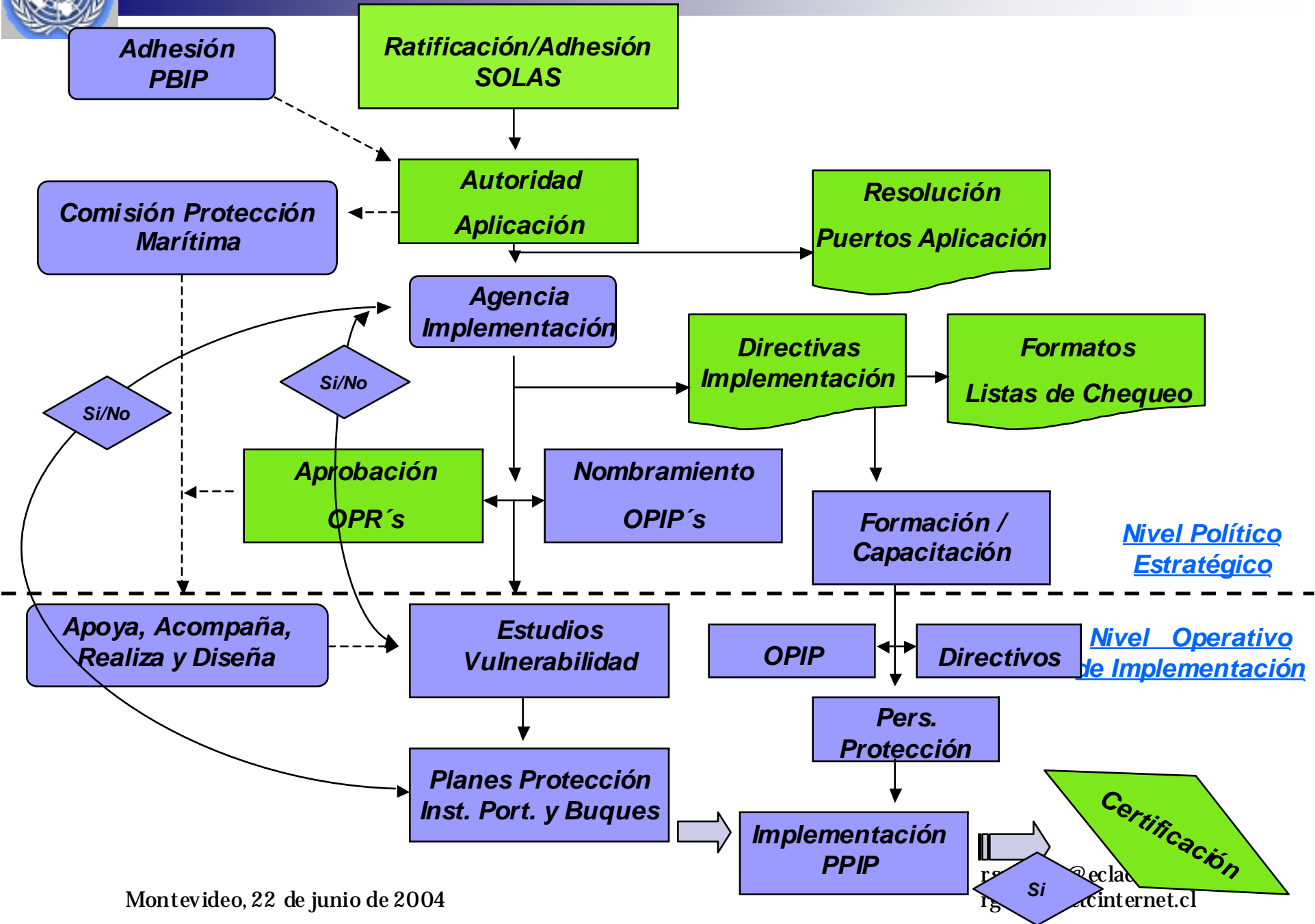


*Implementación  
Código PBIP/ISPS*





Montevideo, 22 de junio de 2004



Montevideo, 22 de junio de 2004

rs@eclac  
18@lacinternet.cl



*Resultados Encuesta  
CEPAL a Autoridades  
Marítimas*



# Encuesta CEPAL a Autoridades Marítimas

- Autoridades Marítimas:
  - Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.
- Encuesta enviada por e-mail y seguimiento posterior a responsables por país;
- Países respondieron con diferente acuciosidad y rapidez;



# Encuesta CEPAL a Autoridades Marítimas

Temas considerados en la Encuesta CEPAL:

- Marco Regulatorio;
- Contenido temático de las regulaciones;
- Guías técnicas;
- Organización y Responsabilidades;
- Implementación e institucionalidad;
- Recursos disponibles;
- Capacitación;
- Gestión de Protección;
- Auditoria.



Qué ha pasado en  
nuestra región con la  
Implementación del  
Código ISPS/PBIP?





# Resultados

- Respecto de “*Evaluación de vulnerabilidad*”:
  - ✓ Mayoría de países efectuaron análisis de vulnerabilidad de manera formal por OPR´s o por las propias Autoridades de Implementación.
- En materias de “*Planes de Protección*”:
  - ✓ Mayoría de los países han desarrollado sus PP.



# Resultados

- Respecto de “Capacitación”:
  - ✓ Mayoría cumplió los cuatro niveles de difusión y capacitación (Directivos, OP, trabajadores y Personal de Protección).
- En tema “Regulatorios”:
  - ✓ La mayoría es parte del Convenio SOLAS;
  - ✓ Algunos países crearon sus propias instrucciones de implementación.



# Resultados

- Respecto de “*Organización*”:
  - ✓ Mayoría de países implementa el Código con las Autoridades existentes;
  - ✓ Varios países crearon nuevas instituciones.
- En materias de “*Implementación del Código*”:
  - ✓ 7 países se encuentran sobre un 85% de implementación;
  - ✓ 3 países se encuentran bajo un 60% de implementación.



Algunas reflexiones...



# Reflexiones

- Quién paga los costos?
- Cuántos son estos mayores costos?
- Mayores costos v/s Competitividad del Comercio Exterior;
- Rol del Sector Público;
- Rol del Sector Privado;
- Mayor control y fiscalización v/s Facilitación del COMEX;
- Necesidad por cooperación interinstitucional dentro de los países;
- Requerimiento por integrar los temas de seguridad personal, seguridad ambiental y protección (seguridad integral);



# Reflexiones

- Efectos en los esquemas de privatización y tercerización;
- Creación de nuevas instituciones v/s fortalecimiento de las existentes;
- Exigencia por mayor integración regional en las estandarización sobre medidas de protección;
- Ajuste de la política y procesos migratorios;
- Desarrollo de legislación nacional consistente y coherente;
- Multilateralidad de las normativas sobre protección.



Muchas gracias por su  
atención

[rsanchez@eclac.cl](mailto:rsanchez@eclac.cl)

[rgarcia@ctcinternet.cl](mailto:rgarcia@ctcinternet.cl)