



BOLETÍN

FACILITACIÓN DEL COMERCIO Y EL TRANSPORTE EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

FAL

www.eclac.cl

Edición No. 215, julio 2004

PROTECCIÓN MARÍTIMA Y PORTUARIA EN SUDAMÉRICA: LA SITUACIÓN A MEDIADOS DEL 2004

La presente edición del Boletín se basa en un trabajo preparado por la Unidad de Transporte, DRNI de CEPAL intitulado, **Protección marítima y portuaria en América del Sur: implementación de las medidas, situación general a mediados del año 2004**. Se trata de una actividad conjunta del Comité de Coordinación Técnica (CCT) de la Iniciativa Presidencial de la Integración de la Infraestructura Regional en Suramérica (IIRSA) y la CEPAL. Este documento sirvió de insumo para la Reunión que sobre la materia sostuvieron representantes de las autoridades de los países suramericanos reunidos en Montevideo, Uruguay, el 22 de junio de 2004.

En esta oportunidad, se entrega los resultados de dos encuestas realizadas recientemente entre los usuarios, operadores y autoridades gubernamentales de la Región, acerca de las nuevas medidas de protección marítima y portuaria de la Organización Marítima Internacional (OMI). Con ello se buscó, por una parte, aseverar el conocimiento existente sobre las medidas, la percepción sobre sus efectos, las alternativas de costos y responsabilidades en el pago de las medidas, y por otra, determinar el grado de avance en su implementación, cuyo plazo venció el 1 de julio de 2004. La próxima edición del Boletín, presentará mayores detalles acerca de los costos asociados con la implantación de las nuevas medidas de protección marítima y portuaria.

Para mayores antecedentes, sírvase contactar a Ricardo Sánchez: rsanchez@eclac.cl.

Diferentes hechos acaecidos en diversos lugares durante los últimos años, y especialmente los sucesos del 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos, han puesto de manifiesto la inexistencia de países completamente protegidos del terrorismo.

A los efectos de estimar el grado de avance en la implementación de las medidas establecidas por la enmienda al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, SOLAS (*Safety of Life at Sea*) y el nuevo **Código PBIP** Código internacional para la protección marítima de los buques y de las instalaciones portuarias o **Código ISPS** *the International Ship and Port Facility Security Code*, se realizaron dos encuestas como parte del trabajo antes mencionado. Así se buscó apreciar la percepción de usuarios y operadores sobre dichos cambios, mediante la realización de dos encuestas. Frente a los nuevos cambios que eventualmente podrían formar parte de la agenda de protección marítima en el futuro, en la encuesta se incluyeron algunas preguntas con el objeto de captar la percepción de los mismos operadores y usuarios respecto a una posible aplicación futura del programa *Container Security Initiative* (CSI) en América del Sur.

Como es sabido, mediante el Programa CSI, las Aduanas de los Estados Unidos preseleccionan según criterios de riesgo, los contenedores con destino a Estados Unidos antes de ser cargados en el barco en un puerto extranjero. Los envíos procedentes de los siguientes megapuestos tendrán prioridad al ingresar en Estados Unidos: Halifax, Montreal, Vancouver, Singapur, Hong Kong, Yokohama, Tokyo, Kobe, Nagoya, Busan, Gotemburgo, Rotterdam, Amberes, Bremen, Hamburgo, Le Havre, Felixstowe, La Spezia, Génova y Algeciras.

Percepción de usuarios y operadores respecto al Código PBIP/ISPS y el Programa CSI

Apreciar el grado de conocimiento de operadores y usuarios del transporte marítimo respecto a las medidas destinadas a mejorar la protección marítima y portuaria, como así también las expectativas que tales medidas generan en el medio, forman parte de los objetivos de la primera de las encuestas que se realizaron como parte de este trabajo. Esta encuesta se realizó en forma directa a un grupo de usuarios y operadores latinoamericanos, a través de un formulario enviado por correo electrónico, garantizando la CEPAL la total privacidad de las respuestas recibidas, siendo respetado el secreto estadístico en la divulgación de los resultados. Se enviaron cuestionarios a 605 personas del medio portuario y marítimo de la región, a partir del 5 de abril. El 21 de mayo de 2004 se cerró la aceptación de respuestas para ser integradas a los resultados de la tarea.

Universo de las personas encuestadas. Sobre un total de 71 formularios respondidos, al cierre de la recepción se consideraron válidos un total de 70, o el 11,6% de las encuestas efectivamente enviadas. Los encuestados se dividieron de la siguiente manera: operadores portuarios 29%; operadores de servicios logísticos 27%; operadores de transporte marítimos 16%; embacadores de cargas 13%; sector público 11%; agencias de naves 4%.

Los resultados emergentes de la encuesta pueden ser agrupados en cuatro partes:

- PBIP/ISPS: El conocimiento existente sobre las medidas;
- PBIP/ISPS: La percepción sobre sus efectos;
- PBIP/ISPS: Las alternativas de costos y responsabilidades en el pago de las medidas;
- CSI: Comentarios generales.

Se podrá observar que en algunos casos las respuestas agregadas exceden el 100%, debido a que los encuestados podían elegir más de una de las opciones brindadas en el formulario.

El conocimiento existente sobre el nuevo Código PBIP/ISPS. Del total de respuestas, el 71% de los encuestados indicaron conocer los aspectos generales del nuevo código PBIP/ISPS de implementación obligatoria, mientras que un 12% de los encuestados, de los cuales la mayoría son operadores y usuarios de la industria naviera y portuaria, indicaron desconocer los contenidos del Código. Del total de las encuestas relevadas, un 38,6% declaró conocer las particularidades del mismo.

En general, no se conoce de manera precisa quién es la Agencia o Autoridad de Aplicación o existe una confusión entre si es la Autoridad marítima o portuaria. El 46% respondió erróneamente la pregunta mencionada.



Finalmente, respecto del PBIP/ISPS, sólo un 62,3% considera que las medidas aplicadas son necesarias. Un 35,7% de los encuestados piensa que son excesivas y un 4,3% indica que son innecesarias. En algunos casos, se ha detectado confusión entre los contenidos de la iniciativa CSI y el Código PBIP/ISPS.

PBIP/ISPS: La percepción sobre sus efectos

El 71,4% de los encuestados considera que el PBIP/ISPS ha afectado o afectará las actividades que desarrollan en el sector marítimo y/o portuario.



Respecto a los efectos sobre el negocio naviero y portuario, las respuestas indican un cierto grado de desconocimiento de los impactos y efectos en costos, de lo que se puede inferir que dentro de la industria de la región los temas no han sido suficientemente evaluados y analizados.

Se ha observado que la percepción de usuarios y operadores al respecto de los efectos de las medidas se dividió de la siguiente manera: un 34% cree que podrían derivar en barreras comerciales, y un 61% estimó que se incrementarán los costos a los usuarios, mientras que un 57% y un 54% opinó que los costos afectarán a las exportaciones e importaciones respectivamente.

En general, un 46% estima que existirán impactos en los tiempos de tramitación documental, y un 33% que aumentarán los tiempos de estadía de los buques. Finalmente, un 47% espera que se incrementen los tiempos de espera de las cargas en puerto.

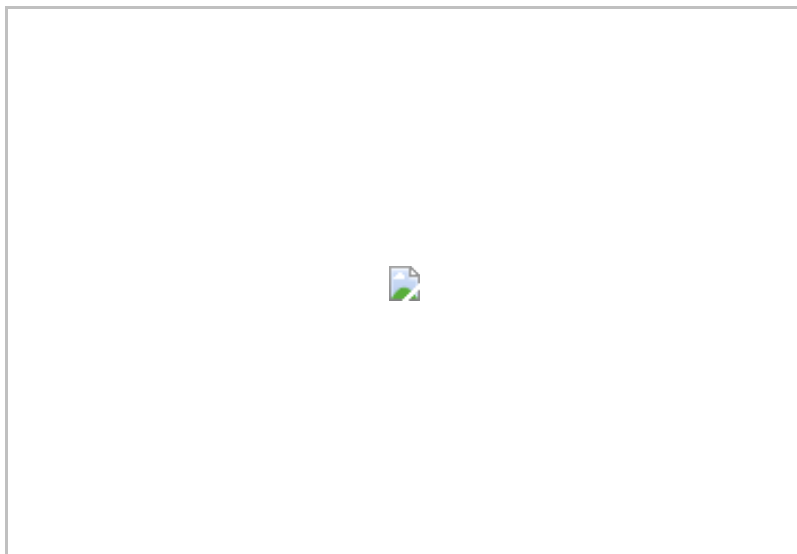
Nuevamente se aprecia cierto grado de desconocimiento de las medidas en una buena parte de la muestra.

PBIP/ISPS: Las alternativas sobre costos y responsabilidades en el pago de las medidas

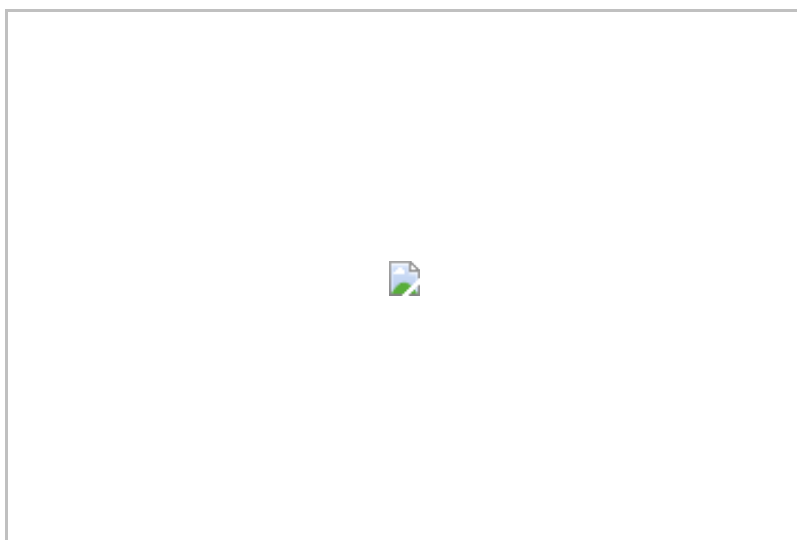


Existe una cierta similitud en las respuestas dadas por los encuestados, respecto a la atribución a quienes deben ser derivados los costos de implementación de las medidas. Así, un 38,6% piensa que los mayores costos deben ser cubiertos por los consumidores finales, un 22,9% opina que son los usuarios quienes deben asumirlos, un 55,8% lo atribuye a puertos, transportistas, y usuarios del sistema, mientras que un 46% cree que los gobiernos deberían responder por los nuevos costos.

Encuestados los usuarios sobre los posibles montos que podrían estar implicados por la implementación de las medidas PBIP/ISPS, un 7% indicó un incremento de diez centavos de dólar por tonelada, mientras que el 17% piensa que los costos se ubicarán entre 1 y 10 dólares. Ninguno opinó que se encontrará



con nuevos costos mayores a 10 dólares, pero un 52,3% contestó que no sabe cuál será el extra costo asociado a las medidas.



Cuando se refiere al costo por contenedor, un 10% estima que los costos extraordinarios serán menores a 10 dólares por unidad, un 11% considera una cifra de entre 10 y 25 dólares, mientras que un 1,4% presume un valor superior a los 25 dólares. Lo más destacable es que el 77% de los encuestados no han arriesgado ninguna cifra esperada.

CSI: Comentarios generales

El 77,1% de los encuestados respondió conocer los aspectos generales de la iniciativa, y un 12,9% declaró desconocerla. Por su parte, sólo el 21,4% dijo conocer la iniciativa detalladamente. A su vez, el 10% la consideró innecesaria, un 51% necesaria y 37% piensa que la iniciativa es excesiva.

La percepción de usuarios y operadores al respecto de los efectos de una eventual implementación futura del CSI, se observa de la siguiente manera: un 36% cree que podrían derivarse en barreras comerciales, y un 47% estimó que se incrementarán los costos a los usuarios, mientras que un 56% y un 49% opinó que los costos afectarán a las exportaciones e importaciones respectivamente.

En general, un 41% estima que existirán impactos en los tiempos de tramitación documental, y un 23% que aumentarán los tiempos de espera de los buques. Finalmente, un 46% espera que se incrementen los tiempos de espera de las cargas en puerto.

Del total de respuestas recibidas, un 36% opinó que los costos derivados de CSI serían pagados por los consumidores finales, el 43% por puertos, transportistas y usuarios del sistema, y los gobiernos un 44%.

Respecto al impacto en costos adicionales por contenedor, el 80% de los encuestados declaró no saber cuánto podría resultar, el 8,6% los ubicó por debajo de los 10 dólares, el 7,1% entre 10 y 25

dólares y el 2,9% hasta 50 dólares. Una respuesta (1,4%) estimó un costo adicional de entre 50 y 100 dólares por unidad, como resultante de CSI.

Grado de avance en la implementación del Código PBIP/ISPS

A los efectos de conocer la marcha de la implementación de las medidas de la OMI, se realizó una encuesta a las autoridades nacionales responsables de las mismas. Debido a que el objetivo era conocer el grado de avance en la región, la fecha de realización de la encuesta era de suma importancia dentro de su diseño. Por tal motivo se realizó el envío de los formularios entre el 3 y el 21 de mayo, recibándose la última respuesta el día 27 de mayo.

En consecuencia, puede decirse que el actual trabajo representa razonablemente el grado de avance en la implementación de PBIP/ISPS, entre la segunda y la tercera semana de mayo del corriente año. Los autores desean destacar y agradecer la colaboración recibida por parte de las autoridades nacionales que respondieron el requerimiento realizado, en forma pronta y responsable.

Los siguientes resultados representan adecuadamente la situación del tema bajo análisis para el siguiente grupo de países: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

Dada la extrema sensibilidad de los temas bajo análisis los resultados de la encuesta son presentados en forma agregada, en la siguiente tabla de resumen de los resultados:

Temas consultados en la encuesta:	Grados de avance:
Capacitación y entrenamiento	Los 10 países encuestados han iniciado la capacitación y entrenamiento en los diferentes niveles exigidos.
Desarrollo de regulaciones subsidiarias	6 de los 10 países de la Región han desarrollado sus propias guías y directrices para la implementación del Código PBIP/ISPS.
Evaluación de vulnerabilidad	7 países de la Región efectuaron análisis de vulnerabilidad de manera formal por la propia Autoridad Marítima o por consultores externos (OPR's).
Desarrollo de Planes de Protección	3 países no informaron de qué manera se efectuó. Contingencia por derrames de hidrocarburos: 8 países de 10 los tienen desarrollados en un 100%.
Implementación	Protección: 7 países de 10 han desarrollado sus estudios de evaluación y planes correspondientes. 7 países se encuentran sobre un 85% de implementación de un total de 10 países y algunos de ellos ya han comenzado a certificar sus instalaciones portuarias. 2 países de la Región se encuentran con un grado de implementación menor al 50% pero dependen de puertos de terceros países para sus exportaciones.
Institucionalidad:	
Responsabilidad en Organización Existente	8 países de los 10 de la región han designado a las Autoridades marítimas existentes como agencias

Responsabilidad en Organización Nueva	<p>de implementación.</p> <p>1 país estableció una nueva entidad encargada de los temas de protección marítima en el seno de la Autoridad marítima.</p>
Responsabilidad Compartida	<p>1 país de la región encargó la función de protección marítima en puertos a una nueva Autoridad.</p> <p>1 país de la región tiene varias entidades encargadas de los temas de protección marítima y portuaria.</p>
Dependencia de Mercados	<p>7 países de la Región tienen como destino de sus exportaciones un 26,6% en promedio los mercados de Canadá y Estados Unidos. 3 de los cuales tienen una incidencia mayor del 39% en este mercado.</p> <p>8 países de la Región dependen en un 26,16% promedio de sus exportaciones a Europa. 5 de los cuales tienen una dependencia mayor del 25% de sus exportaciones a este mercado.</p> <p>8 países de la Región dependen en un 40,97% en promedio de exportaciones a América Latina y el Caribe. 2 de los países son dependientes en más de un 87% de sus exportaciones totales hacia este mercado.</p> <p>7 países de la Región dependen en un promedio de 25,89% de los mercados del Asia Pacífico. 2 de los cuales son dependientes en más un 45 % de sus exportaciones de la Región del Asia Pacífico.</p>
Auditorias a las instalaciones portuarias como acción de seguimiento	<p>Falta por implementar en la mayoría de los países, dado que es una etapa posterior</p>
