

## LA SEGURIDAD MARÍTIMO-PORTUARIA En el contexto de las nuevas amenazas.

Sergio Róbinson Prieto \*

### Introducción.

**L**a Armada de Chile se desenvuelve en tres ámbitos que dan origen a tres vectores en su estrategia de acción.

El primer vector lo constituye la defensa directa de nuestro territorio nacional, de sus ciudadanos, de sus bienes, de sus derechos. En este aspecto, la Armada de Chile, sus buques, sus hombres, sus mujeres y todas sus capacidades, son parte de un sistema militar junto al Ejército y a la Fuerza Aérea. Este vector es de naturaleza conjunta y abarca todo el territorio nacional.

El segundo vector lo constituye la defensa y control de los Intereses Marítimos que nos provee nuestro amplio espacio oceánico, en el cual sólo la Armada está presente en forma permanente e integral. En condiciones normales y de paz la Armada de Chile está representada por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, que en su calidad de Autoridad Marítima Nacional, actúa a través de sus medios orgánicos propios y de los medios de las distintas Zonas Navales a lo largo del país.

El tercer vector lo constituye la participación de la Armada de Chile en el apoyo a la política exterior del Estado, en la promoción y protección de un interés nacional prioritario y fundamental, cual es, la conservación de la paz, la seguridad y la estabilidad del orden internacional en el mar; todo ello conducente a lograr la promoción y defensa de las condiciones que permitan el libre tránsito de bienes y de personas, a través del mar, lo que es consubstancial a nuestro desarrollo y progreso.

*La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante* es la más alta organización de la Armada de Chile que, como se establece en la legislación, es la Autoridad Marítima en los espacios marítimos jurisdiccionales y está a cargo de la seguridad de la vida humana, buques, rutas y terminales. Protege y previene de situaciones que puedan afectar la vida de las personas y la propiedad dentro de la jurisdicción marítima. Es responsable de proveer un servicio marítimo completo, especializado, efectivo y permanente a las tripulaciones de los buques y a los usuarios marítimos, y lidia con asuntos que conciernen a la prevención y al combate contra la contaminación marina.

En la arena internacional, la Autoridad Marítima Chilena es, por ley, la representante oficial del Estado, en lo que concierne a asuntos o reuniones internacionales sobre materias profesionales y técnicas en lo marítimo.

Me parece oportuno destacar que hemos asumido recientemente la Secretaría General de la Red Operativa de Coordinación Regional de Autoridades Marítimas, ROCRAM, conformada por todos los países sudamericanos además de Cuba, México y Panamá, por un período de dos años. También formamos parte del Consejo de la Organización Marítima Internacional, OMI, del Consejo de la Asociación Internacional de Autoridades de Señalización Marítima, IALA, y tenemos también participación permanente como miembros del MOU de Tokio y en el Acuerdo de Viña del Mar sobre Estado Rector del Puerto.

En conformidad con los Convenios Internacionales ratificados por el estado de Chile y el sistema legal nacional, la Armada de Chile, actúa en un área de responsabilidad que abarca una

superficie de 30 millones de kilómetros cuadrados aproximadamente, en la cual se usan los medios y la tecnología más adecuados con el propósito de proveer asistencia y ayuda cuando se requiera.

En esta área se llevan a cabo tareas de búsqueda y rescate marítimo, se entregan ayudas para la navegación, tales como reportes de tsunamis, información hidrográfica, meteorológica y de desastres y se coordina el control naval de tráfico marítimo.

El estado de Chile, usa los medios marítimos y navales más apropiados para cumplir la misión en el área de responsabilidad.

En aguas interiores y costeras, se emplean patrulleros de reducido tamaño y de reacción rápida, especialmente diseñados para operar en estas aguas. En la Zona Económica Exclusiva o en alta mar, se requieren buques y aeronaves con mayor autonomía para poder cubrir las grandes distancias existentes, como asimismo en los buques son necesarios tonelajes, diseños y capacidades que permitan operar en las exigentes condiciones meteorológicas imperantes en nuestros espacios marítimos jurisdiccionales y área de responsabilidad. Para poder hacerlo, se recurre a las unidades de mayor desplazamiento, capacidades y autonomía de la Armada, es decir fragatas, destructores, helicópteros pesados y aeronaves de exploración de gran alcance.

### **Significado Económico del Comercio Marítimo para Chile.**

La mayoría del tráfico se realiza con destino a Asia y Oceanía, Región APEC.

La geografía nos impone una condición marítima, pero Chile es también, un país cuyo desarrollo económico depende vitalmente de su comercio exterior, el cual se materializa mayoritariamente por la vía marítima. Cerca del 87% de las exportaciones y 57% de las importaciones se efectúan por mar, representando el 54% del Producto Interno Bruto del año 2002.

Como dato ilustrativo se puede señalar que en el año 2002, recalaron a puertos chilenos alrededor de 15.000 buques mercantes (14.843), con distintos tipos de carga.

Chile ha firmado diversos Acuerdos Regionales y Bilaterales de Libre Comercio con diferentes regiones y Estados alrededor del mundo. Existen acuerdos que se encuentran en vigencia y otros en proceso de ratificación o negociación. La materialización de éstos descansará en nuestra habilidad para llevar y traer por mar en forma segura, es decir sin riesgo para la carga o para la población, las mercaderías, que producto de estos acuerdos, se muevan entre los países signatarios.

### **Las amenazas a la seguridad marítima y portuaria.**

Aunque se ha avanzado mucho en la coordinación entre autoridades marítimas, como asimismo con y entre los usuarios de los mares, aún subsisten y nada hace pensar que vayan a desaparecer, algunas amenazas que pueden provocar importantes estragos al comercio internacional. Entre ellas es preciso mencionar *La Piratería*, en las rutas comerciales que se ha incrementado en aquellas zonas marítimas donde los países ribereños no han desarrollado los medios adecuados para su efectivo control. Los piratas se apropian de buques enteros, de su carga o parcialidades de ella, hacen desaparecer o secuestran a las tripulaciones. Mayor frecuencia tienen los actos de piratería en la zona del estrecho de Singapur y Malasia y en el océano Índico, pero también se han visto en las costas de África, Colombia, Venezuela y Brasil.

Las migraciones ilegales en embarcaciones, que cuentan con precarias condiciones de seguridad, llevando a personas que intentan llegar a lugares en que esperan encontrar mejores perspectivas de vida, constituye otro factor que limita y complica el libre tránsito de las naves comerciales. Esta limitación está referida a la obligación de toda nave de prestar auxilio en la mar, cuando la seguridad de la vida humana esté comprometida.

Si bien el tráfico de mercaderías peligrosas está regulado y normado internacionalmente, el estado ribereño por el que circulan dichas cargas, tiene el deber de asegurar el tránsito seguro y expedito.

El contrabando de mercancías prohibidas y armamento se relaciona con organizaciones terroristas o delictivas que requieren dicha mercancía o armas para la consecución de sus objetivos y que utilizan el mar como medio de traslado de estas cargas. Demás está recordar el caso Carrizal Bajo, que afectó a nuestro país hace algunos años.

El progresivo deterioro del medio ambiente y los daños ecológicos susceptibles de ser causados por un desastre marítimo, pueden transformarse en una amenaza al transporte marítimo, al limitar y restringir su libre desplazamiento. Por otro lado, la toma de conciencia por parte de la población, en cuanto a la imperiosa necesidad de preservar mares limpios y seguros, impone a las empresas navieras, exigencias y estándares más altos de seguridad en sus naves.

El narcotráfico es la amenaza que con mayor frecuencia se concreta y que demanda mucha actividad para su prevención, tanto en el mar, como en puerto. Normalmente las naves, sin la anuencia de sus armadores e incluso de sus tripulaciones, son utilizadas por los narcotraficantes como medio de transporte, lo que implica que al ser descubiertas, sean retenidas y sufran las consecuencias legales correspondientes y por tanto quedan impedidas de servir a su propósito por un tiempo prolongado.

El crimen organizado, asociado al narcotráfico o a los robos en las naves, constituye otra fuente de peligros para el comercio marítimo.

Las organizaciones terroristas y aquellas que se oponen al fenómeno de la globalización, han encontrado los medios para actuar en contra de uno de los símbolos y medios que materializan directamente esta apertura de mercados y liberalidad económica: el comercio internacional.

A contar del 11 de septiembre de 2001, se ha tomado conciencia de que los actos terroristas pueden alcanzar cualquier parte del globo, tanto sobre blancos civiles como militares, en tierra o en el mar.

Lo que más nos preocupa son los ataques terroristas sobre las naves mercantes que realizan el comercio marítimo internacional; además, la utilización de buques como vehículos de ataque contra terminales marítimos o pasos estratégicos, como el canal de Panamá, el estrecho de Magallanes o el canal de Suez.

La otra preocupación es el terminal portuario, el que puede ser blanco del terrorismo a través de una serie de vectores, tales como contenedores con armas de destrucción masiva, químicas o bacteriológicas, o explosivos con mecanismos de autobomba, etc.

Intentando definir esta amenaza podemos decir que un terrorista marítimo, es aquel que, con propósitos políticos o con el objetivo de influir en el ejercicio de los derechos de otro Estado o entidad política, intenta uno o una combinación de los siguientes actos:

- Capturar o ejercer control ilícito sobre un buque u otra estructura marítima mediante amenaza o por la fuerza.
- Llevar a cabo un acto de violencia, contra una o más personas a bordo, con la posibilidad de poner en peligro la seguridad en la navegación.
- Destruir o dañar un buque, plataforma marítima, cargamento, ayudas a la navegación o terminales, u obstaculizar pasos estratégicos.
- Difundir intencionalmente información falsa que ponga en peligro la seguridad en la navegación.

Las organizaciones terroristas pueden utilizar el tráfico marítimo para sus fines, aprovechando el elevado número y volumen de carga que se mueve, como asimismo la soledad y amplitud de los mares en que navegan los buques en sus desplazamientos entre puertos, lo que los hace muy difíciles de controlar.

El atentado terrorista utilizando contenedores o buques cargueros, puede llevar y hacer detonar un arma nuclear o biológica, en áreas densas de población o en áreas productivas. El daño que se le puede causar a la infraestructura portuaria, y por consiguiente, a la economía de un país, es enorme,

más aún si se considera el efecto en la credibilidad del país donde se embarcó la carga en el contenedor o por los que transitó en su camino al destino donde se produjo el hecho.

Chile, en lo que respecta a la seguridad de su comercio marítimo, cuenta con un prestigio ampliamente reconocido, el que constituye un capital que no debemos poner en riesgo, por no adoptar las medidas que la comunidad internacional estima que deben ponerse en práctica para un comercio más seguro.

### **El Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias.**

El Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, código ISPS, (International Ship and Port Facilities Security Code), es la materialización de las enmiendas más importantes de los últimos años al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS. Incorpora un nuevo capítulo XI-2, para incrementar las medidas de protección marítima que obligatoriamente deben adoptar los Estados para poder seguir efectuando comercio marítimo internacional. Fue aprobado en el seno de la Organización Marítima Internacional y debería entrar en vigor el 1 de julio de 2004. En Chile, se inició la tramitación para su ratificación.<sup>1</sup>

El Código ISPS, consta de una parte A que es obligatoria y una parte B, en que se exponen las recomendaciones que se deben tener en cuenta al implantar las disposiciones del Convenio SOLAS y la parte A del Código.

Se aplicará, a partir de su entrada en vigencia a los buques de pasaje y a los de carga con arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas de registro grueso que hagan viajes internacionales.<sup>2</sup> También a las plataformas móviles de perforación mar adentro y a las instalaciones portuarias que prestan servicio a los buques dedicados a viajes internacionales.

Se estima imprescindible completar el proceso exigido en las enmiendas al Convenio SOLAS y dispuesto en el Código ISPS antes de la fecha de entrada en vigor, para poder continuar desarrollando comercio exterior fluidamente.

En el caso de los buques chilenos el proceso consistirá en:

- Evaluación de la protección del buque,
- diseñar y aprobar los Planes de protección,
- nombrar el oficial de protección del buque debidamente calificado y,
- que la Compañía cuente con un oficial para la protección marítima debidamente calificado.

En el caso de las instalaciones portuarias el proceso es similar y se debe:

- Evaluar su vulnerabilidad,
- diseñar y aprobar un plan de protección,
- y nombrar el oficial de protección de la instalación portuaria debidamente calificado.

En ambos casos el proceso se deberá certificar, lo que exigirá, además de pasar la valla una vez, mantenerlo vigente.

### **El comercio seguro en la región del APEC, iniciativa STAR.**

*Comercio seguro en la región del Asia-Pacífico.*

Chile es parte de la cuenca del océano Pacífico, región en la que se concentra más del 55% de la población del mundo.

Junto con Estados Unidos y Canadá, posee el borde costero más extenso del Pacífico Oriental, y tiene una posibilidad real de convertirse en puerto de entrada y salida del comercio internacional para parte importante del cono sur.

Para todos nosotros es conocido que buscamos el desarrollo del país mediante el crecimiento sostenido y diversificado de nuestro comercio exterior.

En la reunión de los líderes de la APEC, efectuada en Los Cabos, México, el 27 de octubre de 2002, se firmó una declaración, en que se establece que la principal actividad que desarrollarán las economías miembros de la APEC, estará orientada a incrementar la seguridad y protección de los medios de transporte y terminales aéreas y marítimas, además de ratificar los esfuerzos para fortalecer el libre comercio, las reformas estructurales y la incorporación de nuevas tecnologías en los procesos.

Los 21 países que conforman la APEC, poseen un producto interno bruto (PIB) combinado, de más de 19 trillones de dólares y generan más del 47% del comercio mundial.

De los 30 puertos que transfieren más contenedores en el mundo, 21 se encuentran en la región Asia-Pacífico.

De los 30 aeropuertos con mayor movimiento de aviones y pasajeros en el orbe, 23 se encuentran en la región de la APEC.

La iniciativa STAR, compromete a los países que conforman la APEC, a acelerar la acción en la recopilación de información de personas y cargas, con el fin de incrementar, entre otras cosas, la seguridad en los buques en ruta y mejorar la seguridad en los puertos marítimos.

STAR ha desarrollado dos iniciativas para la protección de las naves:

- En primer lugar, mediante el fomento de los planes de seguridad a bordo y en los puertos, y aquí, hay que prestar atención en las fechas límites, a más tardar en julio del 2004 y la instalación de sistemas de identificación automática en ciertos buques a fines de diciembre del 2004;
- La cooperación para combatir la piratería en la región.

Para cumplir con estos compromisos, se requerirá implementar el nuevo código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código ISPS).

En Chile, corresponde a la Autoridad Marítima, aplicar y fiscalizar el cumplimiento de las leyes y reglamentos nacionales y de los Convenios, Códigos y Acuerdos Internacionales, relacionados con sus funciones de seguridad y protección marítima y del medio ambiente acuático. Por tanto, el cumplimiento de las disposiciones del Código ISPS, será responsabilidad de la Autoridad Marítima, en coordinación con otros Servicios y organismos del Estado y con los organismos privados relacionados con este tema.

En este sentido, estamos involucrados con otros organismos gubernamentales tales como:

- Policía de Investigaciones de Chile.
- Servicio Nacional de Aduanas.
- Servicio de Salud Pública.
- Servicio Agrícola y Ganadero.
- Autoridad Fiscalizadora de Armas y Explosivos y
- Comisión Chilena de Energía Nuclear, entre otros.

El sector privado también participa en la seguridad marítima.

### **Efectos de la gestión de la autoridad marítima chilena en la protección de los buques y de las instalaciones portuarias.**

En nuestro país, desde el inicio del siglo pasado, los puertos han tenido el carácter de “área restringida” por razones de seguridad laboral, funciones aduaneras y de protección de las instalaciones existentes; además, a contar del año 1981, fueron catalogadas como “área estratégica”, incorporándose en ellos el concepto de protección marítima.

Desde entonces, la legislación nacional obliga el desarrollo de Estudios de Seguridad en puertos de tráfico internacional, lo que resulta en un Plan de Seguridad aprobado por la Administración Marítima.

Como consecuencia de lo anterior, las principales instalaciones portuarias, cuentan con modernos sistemas para el control de acceso de personas, sistemas de vigilancia integrados a circuitos cerrados de televisión, control de acceso de vehículos, vigilantes, barreras, etc.

Se han adoptado medidas para proteger a los pasajeros. En el diseño de estas medidas se ha tenido presente las disposiciones del Código ISPS.

El Código Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG), es de aplicación obligatoria en el territorio nacional. Como resultado, todas las naves que recalen a puertos chilenos deben reportar al menos con 48 horas de antelación, los detalles de toda la carga peligrosa que lleven a bordo.

Se está elaborando un sistema informático coordinado (EDI) entre la Policía Internacional, Aduanas y la Autoridad Marítima para mejorar y simplificar la recolección de información sobre personas, carga y los buques.

En diciembre pasado, se comenzó en el Centro de Instrucción y Capacitación Marítima, CIMAR, ubicado en Playa Ancha, Valparaíso, la capacitación de los oficiales de la flota mercante chilena, que se desempeñarán como oficiales de protección de los buques. Lo mismo se extenderá al personal de las compañías navieras y portuarias, próximamente.

Se está planificando la implementación de las estaciones receptoras y de control del sistema de identificación automática (AIS) para los buques mercantes. Hoy, todos los buques pesqueros mayores con bandera chilena, se encuentran equipados con un sistema que permite conocer estos antecedentes en tiempo real.

La Seguridad y Protección Marítima se realiza diariamente en el extenso territorio marítimo nacional. Es así como se ejecutan acciones en las áreas de:

- Telecomunicaciones Marítimas, que aseguran un enlace eficaz y oportuno con todas las naves que cuentan con estaciones de telecomunicaciones y difunde los avisos con informaciones de seguridad marítima (alertas de socorro; informes meteorológicos; avisos sobre novedades urgentes para los navegantes y novedades hidrográficas, a través de los sistemas internacionalmente adoptados, como NAVTEX y SAFETYNET).
- Servicio Meteorológico, que emite y difunde sus pronósticos en apoyo a los navegantes, pescadores, operadores portuarios y habitantes de zonas costeras. Ellos pueden planificar sus actividades en base a pronósticos oportunos y certeros y así prevenir las consecuencias que pueden ocasionar los efectos meteorológicos sobre las personas y sus bienes.
- Servicio de Pilotaje y Practicaje, que permite proveer asesoría a los capitanes de buques extranjeros o a aquellos nacionales que lo requieran, en su tránsito por los canales australes o en sus maniobras de puerto, mediante el nombramiento de profesionales altamente calificados para esta función. Servicio de Inspección de Naves, que permite asegurar que el diseño, construcción y equipamiento de las naves que enarbolan el pabellón de Chile, cumpla con los estándares nacionales e internacionales, legales y reglamentarios, para cada tipo específico, como asimismo, verificar a través de los inspectores del Estado Rector del Puerto, que las naves de bandera extranjera que arriben a los puertos nacionales, cumplan las normas internacionales sobre seguridad marítima y protección del medio marino. Las inspecciones impiden que recalen naves de bajo estándar a Chile y se evita su competencia desleal, con los buques de los armadores y operadores que sí cumplen con las normas.

Una de las primeras barreras que permite detectar a buques que no cumplen con lo establecido en los Convenios Internacionales ratificados por Chile, es la Inspección por el Estado Rector del Puerto, que junto a los reportes entregados por los prácticos de canales y de puerto, entregan una eficaz

y oportuna información sobre el estado de estos buques. Al respecto, se destaca que estamos inspeccionando el 83% de las naves susceptibles de serlo, 8% más de lo comprometido con el MOU de Tokio.

Servicio de Señalización Marítima, que administra más de mil señales, que ayudan a los navegantes a identificar los puntos notables en su ruta, permitiendo una travesía más segura y protegiendo la vida de las personas, el medio ambiente y a la carga transportada, por ende al comercio marítimo.

Servicio Hidrográfico y Oceanográfico, que a través de la elaboración de cartografía y de los avisos urgentes a los navegantes, permite a las naves ejecutar sus travesías con seguridad.

El Servicio de prevención de la contaminación acuática, que evalúa las distintas fuentes terrestres de contaminación y los lugares afectados, determinando prioridades para enfrentar las soluciones posibles y propone, sobre la base de la información disponible, normas adecuadas para zonas de resguardo, áreas críticas y sensibles, zonas de cuidado, etc.

Asimismo enfrenta la contaminación originada por derrames de hidrocarburos, apoyado con buques, personal, medios y productos para combatirlos, mitigando así los daños ocasionados.

El Servicio de policía marítima que permite:

- Supervisar el cumplimiento de las normas nacionales e internacionales de seguridad e higiene industrial, que deben adoptarse, por las empresas de administración portuaria, de astilleros o empresas de transporte marítimo.
- Acreditar el cumplimiento de las normas internacionales sobre manipulación, embalaje y rotulación de las mercancías peligrosas. Prevenir el tráfico ilícito de drogas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas a través de la vía marítima.
- Neutralizar las amenazas de carácter terrorista, sobre las instalaciones portuarias o los buques que se encuentren en aguas nacionales.
- Conducir la operación coordinada de los diferentes servicios públicos, que actúan ante la ocurrencia de un siniestro en los buques o en los terminales portuarios.
- Controlar y fiscalizar a los servicios de vigilantes privados en los recintos portuarios o terminales marítimos.

Esta función fundamentalmente apoya a la seguridad de las personas, de las naves y de las instalaciones, protegiendo la propiedad ya sea privada o estatal. Brinda un servicio que contribuye a la seguridad y calidad del transporte marítimo, pesca y otros que se desarrollan en la jurisdicción.

Las cifras indican las horas hombre de patrullaje efectuado dentro de las instalaciones portuarias durante el año 2002, así como también el número de personas controladas junto con las infracciones cursadas debido a la aplicación de estos procedimientos.

Se fiscaliza las normas de seguridad y las operaciones con mercancías peligrosas, así como también a las entidades de seguridad privada que realizan faenas dentro de los puertos, muelles y terminales.

También es una lucha contra el narcotráfico. Desde el año 2000 a la fecha, se ha incautado cerca de 9 toneladas de cocaína en los puertos chilenos.

El Servicio de Búsqueda y Rescate Marítimo, que está en condición de alerta permanente, para ejecutar operaciones de asistencia a los navegantes a través de:

- Apoyo médico radial, evacuación por vía marítima o aérea de enfermos o accidentados.
- Servicios de interceptación y escolta, que actúa ante fallas en la propulsión, problemas causados por condiciones meteorológicas adversas o vías de agua o cualquier anomalía que requiera de asistencia.

- Búsqueda y Salvamento de náufragos de naves o de aeronaves caídas al mar, tripulantes o pasajeros caídos desde una nave al mar, o de bañistas en peligro en las playas y balnearios.

Toda esta actividad potencia la seguridad de la nave y de su dotación y apoya la gestión comercial naviera y pesquera.

Esta es la extensa área de responsabilidad de Chile para efectos de búsqueda y salvamento y la organización operativa interna con que se enfrentan estas emergencias.<sup>3</sup>

### **Comentario final**

Chile es un país marítimo por excelencia, que depende del comercio marítimo para su subsistencia y desarrollo. La Armada de Chile está consciente de esta realidad y, amparada en su misión y facultades legales, no escatima esfuerzos para brindar al comercio marítimo la protección y seguridad que requiere el tráfico de mercaderías y el tránsito de personas y con ello contribuye a que en el concierto internacional seamos reconocidos como socios confiables.

El terrorismo internacional y amenazas como el narcotráfico, han obligado a los países que necesitan del comercio internacional a crear códigos como el ISPS y en el ámbito del APEC, emprender la iniciativa STAR. Para mantener nuestra calidad de socio confiable y seguro, se estima necesario incorporarlos en nuestra legislación y ponerlos en práctica a la brevedad. La Armada, en lo que se le permiten sus facultades ya lo está haciendo. En ello le resulta vital que las facultades estén concentradas en un solo ente, la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante.

De nada servirá lo que haga la Armada o las otras instituciones del Estado que intervienen en la seguridad del comercio marítimo, si los usuarios privados y estatales no prestan su colaboración. Entre todos debemos conseguir que el comercio marítimo de Chile siga siendo confiable para la gran mayoría de los países en el mundo. En ello descansa, en gran medida, nuestra prosperidad.

La Armada, en su contribución al comercio marítimo seguro, emplea todo su inventario. Parte de éste son las fragatas y destructores de la Escuadra, que están llegando al límite de su vida útil. Es fundamental que los proyectos de renovación de este material, actualmente en desarrollo, lleguen a feliz término. Si no fuera así, el país verá severamente afectada su capacidad para otorgar la seguridad requerida a este ámbito de vital importancia para el desarrollo y subsistencia de todos los chilenos.

\* \* \*

---

\* Contraalmirante. Director de Educación de la Armada. Oficial de Estado Mayor, graduado en la Academia de Guerra de la Armada de Brasil. Ingeniero en Armas con mención en Navegación. Licenciado en Ciencias Navales y Marítimas con mención en Navegación. Magíster en Ciencias Navales y Marítimas con mención en Navegación. Profesor Militar de Academia en Operaciones Navales. Ponencia presentada en el Seminario “La Marina en el Contexto del Comercio Seguro”, organizado por la Academia de Guerra Naval y la Universidad Diego Portales, Santiago 20 de junio de 2003.

1. Propuesto por EE.UU. 108 países tomaron conocimiento, sin observaciones.
2. En Chile, aproximadamente 60 buques.
3. Qué significan MRC (Maritime Rescue Coordination Center) y MRSC (Maritime Rescue Subcoordination Center)?