EVOLUCIÓN DE LA SEGURIDAD PRIVADA EN EL ÁMBITO MARÍTIMO PORTUARIO

*Jorge Rapaz Candia**

Con el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, código ISPS, se incrementan las medidas de protección marítima que obligatoriamente deben adoptar los Estados para poder seguir efectuando comercio marítimo internacional. Estas exigencias permiten a los puertos mantener una ventaja competitiva en relación a quien no adopta el código. Asociado al concepto acuñado en EE.UU. de empujar las fronteras a los lugares de donde vienen los productos.

La certificación ISPS, exige a los casi 180 países que firman dicho documento, para establecer barreras físicas, humanas, y tecnológicas, además de normas y procedimientos, para controlar los procesos de embarque, transporte, almacenaje y desembarque de materiales y elementos que se comercializan a través de los puertos.

- *Introducción.*

La economía abierta de Chile[1], combinada con una activa política de acuerdos comerciales bilaterales, regionales y multilaterales, ha significado un aumento sostenido del comercio exterior de bienes y servicios y de la competitividad internacional del país.

En materia arancelaria, Chile aplica una tasa general única que descendió a 6% en el 2003, cuando concluyó un programa anual de reducción unilateral de la tarifa de importación de 1% anual iniciado en 1999. Este programa, junto con los tratados de liberalización de comercio que Chile ha firmado y su bajo nivel de barreras no arancelarias, convierte al país en una de las economías más abiertas del mundo, con un arancel efectivo de 1,5% en el 2007.

Chile ha consolidado su posición como un activo socio internacional, construyendo una gran red de Tratados de Libre Comercio, TLC.

En diciembre de 2007, el intercambio comercial de Chile con los países de la UE representó un 20,4% del intercambio total de Chile con el mundo. En igual período, un 24,5% de las exportaciones de Chile se orientó hacia los países de la UE (27), correspondiendo un 21,5% a los países del área euro.

Sumado a lo anterior, nuestro país está inmerso en un escenario geográfico, en donde las 21 economías del Asia Pacífico concentran más de un 50 % del PIB mundial y generan más de un 41 % del comercio internacional, además se debe considerar que de los "30 megapuertos que transfieren más contenedores en el mundo, 21 de ellos se encuentran situados en el Asia Pacífico[2]". En esto radica la importancia que se debe dar a la seguridad privada en este ámbito, porque sin puertos seguros no habrá intercambio comercial, por lo demás, después de los atentados de las Torres Gemelas del 11 de septiembre de 2001, nacen nuevas amena-

* Capitán de Fragata.
1.- Chile un Socio Confiable, Comité de inversiones extranjeras, Gobierno de Chile.
2.- Codina Díaz Rodolfo, Vicealmirante. Protección Marítima en el Foro de Cooperación Económica del Asia Pacífico, APEC, Revista Mar. Oct.2004.

zas, particularmente aquellas de carácter asimétrico[3]. Al respecto, cabe recordar el impacto que dichos hechos tuvieron sobre el tráfico aéreo en los Estados Unidos y la sensación de inseguridad de los europeos, respectivamente, lo cual es posible proyectar a una situación en que se vea afectado directamente, por ejemplo, el transporte de mercancías y pasajeros entre los miembros del Foro APEC[4]. Es así como en EE.UU. se acuñó el concepto de "empujar las fronteras a los lugares de donde vienen los productos[5]".

"El Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, código ISPS[6], 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, el cual incorpora un nuevo capítulo, para incrementar las medidas de protección marítima que obligatoriamente deben adoptar los Estados para poder seguir efectuando comercio marítimo internacional[7]". Estas nuevas exigencias permiten a los puertos mantener una ventaja competitiva en relación a quien no adopta el código. Por otro lado, Chile, "había adoptado en forma unilateral medidas de seguridad, que en muchos aspectos excedían la normativa anteriormente vigente y que se ajustan a aquellas que ahora son obligatorias[8]". La opción de "País Puerto, que como una estrategia de desarrollo nacional, se ha venido planteando con fuerza y ha sido acogida con entusiasmo por el sector privado e impulsada eficazmente por las autoridades, así como recibida con interés por los países del interior sudamericano. Su importancia deriva del hecho que siendo impulsada por nuestros conductores, representa una propuesta política de desarrollo nacional que aspira a relacionar a los mercados regionales y de ultramar, proporcionando las infraestructuras y servicios necesarios integrados desde la privilegiada posición geográfica de Chile"[9].

- *Bases de la Seguridad Privada en Chile.*

El primer esfuerzo por incorporar en la legislación chilena el concepto de Seguridad Privada fue en el año 1952, donde se autoriza la asociación de guardias privados. En principio, no abarcó todo lo que se deseaba hasta que en 1973 la Ley Nº 194 autorizó el uso de vigilantes privados en empresas consideradas importantes para el desarrollo del país, estableciendo límites en el número de guardias que las compañías pudieran contratar.

Posteriormente, en el año 1981, se promulgó el D.L. Nº 3607 que reemplazó la Ley Nº 194 y que estableció un sistema más detallado de normas para la regulación del sector. Esta ley amplió los tipos de empresas que debían contratar guardias y requirió que bancos, firmas de transportes de valores, instituciones financieras, establecimientos comerciales y empresas de servicios públicos estuvieran obligadas a contratar a vigilantes privados. Luego podemos concluir que la Ley Nº 3607 estableció la base para la expansión del sector de seguridad privada, definiendo el concepto de vigilante privado, estableciendo la obligación de determinadas instituciones de contar con este servicio propio de vigilantes entregando facultades de fiscalización a Carabineros de Chile específicamente a través de su Departamento OS-10, coordinados por el Ministerio de Defensa. Durante la década de los ochenta y noventa, varias

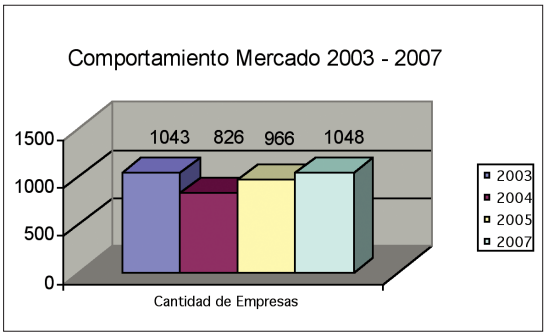
3.- Asimétricos, las partes son desiguales y el principio de la igualdad de las armas pierde validez.
4.- APEC, economías del Asía Pacífico.
5.- El Sur de Concepción, bajado el 8 de marzo de 2009.
6.- ISPS, International Ship and Port Facilities Security Code.
7.- Prieto Robinson, Sergio. Contraalmirante. La Seguridad marítimo-portuaria en el contexto de las nuevas amenazas. Revismar.
8.- Aranda Mora, Ócar. Capitán de Navío. Puerto Seguro, Una estrategia de desarrollo para la Primera Región. Revismar.
9.- Martínez Busch, Jorge. Almirante. CHILE, NACIÓN MARÍTIMA; POTENCIA MARÍTIMA. Clase Magistral dictada por el Señor Comandante en Jefe de la Armada el 30 de abril de 1997, con ocasión de inaugurar el Mes del Mar.

leyes[10] permitieron a cualquier establecimiento contratar a guardias.

A contar del 11 de septiembre del 2001, un nuevo referente en Seguridad comenzó a aplicarse en la totalidad de las actividades productivas y particularmente en aquellas que implican traslado de personas o carga hacia otros países. Este hecho hizo cuestionar todas las medidas de seguridad existentes, descubriéndose grandes falencias en algunos casos. Desde el punto de vista de la seguridad privada, es evidente que el éxito de esta empresa económica agrega un elemento de estabilidad en el largo plazo a las relaciones entre los países y entrega una responsabilidad protagónica al nuestro. La permeabilización de las fronteras para estos propósitos no representa una vulnerabilidad, no obstante, deben identificarse y neutralizarse las fuerzas que puedan afectar a la sociedad en su conjunto, ya que la magnitud del cambio proyectado es tan grande, que traerá consigo consecuencias legales, laborales, culturales, de calidad de vida y de dependencia que deben ser cuidadosamente evaluadas a fin de evitar que el proceso, que es en si deseable y conveniente, provoque efectos adversos o indeseables.

- ***En el ámbito Económico (Empresas de Seguridad).***

Un total de US$ 716 millones facturaron las empresas de guardias de seguridad durante la temporada 2007 en Chile, cifra que representa un alza de 23% respecto a las últimas estadísticas realizadas para la industria en 2005, cuando se totalizaron US$ 580 millones[11]. Según el IV Estudio de Oferta de la Industria de Seguridad Privada en Chile, elaborado por la Cámara Nacional de Comercio (CNC) junto a la Asociación Nacional de Empresas de Seguridad Privada, Emprorse ANG, el monto total representa a las 1.048 empresas de este tipo que operan en Chile actualmente, cifra que también ha ido en aumento durante los últimos años. Los crecimientos registrados van de la mano con la cantidad de guardias acreditados que operan en el país, que entre 2005 y 2007 pasaron de unos 77 mil a casi 93 mil guardias.



- ***En el ámbito Policial (OS-10, Carabineros de Chile).***

En Chile, las funciones y tareas inherentes a la seguridad privada son orientadas, dirigidas, supervisadas y controladas por Carabineros de Chile, en virtud del artículo 3º de su Ley Orgánica. Al interior de cada Prefectura de Carabineros de Chile existe una Oficina de Seguridad Privada, encargada de las labores de supervisión del sector privado en el territorio de su competencia.

Se han desarrollado bastantes leyes que han sido descritas anteriormente hasta que la Ley Nº 19.303 de 1994, transfirió el control y la regulación de la seguridad privada desde el Ejército a Carabineros.

10.- Ley 18.422 (1985): Estableció leyes laborales aplicadas al personal de seguridad.
Ley 18.889 y 18.959: Traspasó el control y la regulación de seguridad privada del Ejército de Chile a Carabineros de Chile.
Ley 19.303 (1993): Establece obligaciones a entidades que indica en materia de seguridad a las personas.
D.S. Nº 1773 (1994): Modifica el reglamento del D.L. Nº 3607.
D.S. Nº 1772 (1995): Aprueba el reglamento de la Ley Nº 19.303.
D.S. Nº 41 (1996): Autoriza conexión a centrales de comunicación de Carabineros de Chile.
D.S. Nº 1122 (1998): Dispone medidas de seguridad para determinadas entidades.
D. Exento Nº 1.226 (2000): Dispone medidas mínimas para empresas de transportes de valores.
11.- Diario Financiero, 2 de junio de 2008.

El departamento OS-10 es creado en el año 1994, se desarrolla entre los años 1996 y 1998, se consolida en los años 1999 y 2000 para definir su planificación estratégica. Plan Bicentenario entre los años 2001 y 2007. Este es un organismo mediador entre Carabineros de Chile y la empresa privada que desarrolla actividades inherentes en seguridad privada.

También se debe consolidar como el organismo profesional y técnico a nivel nacional que regula, fiscaliza y certifica que las actividades inherentes a la seguridad privada se desarrollan conforme a la normativa legal vigente y de acuerdo a los estándares de calidad que los organismos internacionales exigen.

Fuente: Apuntes Diplomado de Gestión de Seguridad Privada Universidad del Mar.

- ***En el ámbito Aéreo (DGAC[12], Fuerza Aérea de Chile).***

La Dirección General de Aeronáutica Civil tiene como tarea, entre otras, inspeccionar permanentemente los procedimientos empleados por las personas o empresas que presten servicios de seguridad al interior de los recintos aeronáuticos. La autoridad aeronáutica a través de la sección AVSEC es la encargada de establecer y aprobar los programas de instrucción con que se capacita todo el personal que cumple funciones tanto de controles como de inspecciones de seguridad de los exploradores de aeronaves y empresas de servicios.

La normativa que regula la seguridad privada en los aeropuertos está contemplada en las leyes y reglamentos aeronáuticos (DAR)[13], estas son disposiciones que establecen normas de carácter general reglamentario orientadas a entregar seguridad y diversos servicios a la navegación aérea.

Fuente: Apuntes Diplomado de Gestión de Seguridad Privada Universidad del Mar.

El Programa Nacional de Seguridad de Aviación Civil, tiene como propósito resguardar la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil en la República de Chile, proporcionando las sal-

12.- DGAC, Dirección General de Aeronáutica Civil.
13.- Decreto Ley Nº 3607 de 1981.
DAR 17, capítulo Nº 6.
PNSAC Capítulo Nº 4 (4.7) y capítulo Nº 7 (7.4).
DAP Nº 17 02, Servicios de Seguridad Privada en los Recintos Aeronáuticos.
DAP Nº 17 01, Elaboración de los Programas de Seguridad de los Explotadores Aéreos, Terminales Aeródromos y Empresas de Servicios, Capítulo Nº 3 (3.3).

vaguardias necesarias contra los actos de interferencia ilícita mediante la aplicación de procedimientos, métodos y medidas de seguridad adecuadas.

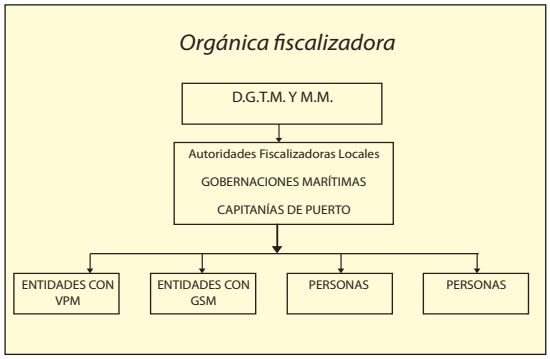
- ***En el ámbito Marítimo Portuario (DIRECTEMAR, Armada de Chile).***

La seguridad privada marítimo – portuaria se basa en la reglamentación y protocolos que han surgido en las Naciones Unidas (Organización Marítima Mundial OMI) y donde nace la figura de la Armada de Chile como el organismo representativo del Estado a través de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante Nacional. Esto está claramente señalado en la Ley Nº 19.329 en donde se menciona que tratándose de entidades ubicadas en recintos portuarios u otros espacios sometidos al control de la Autoridad Marítima, las atribuciones que se otorgan a Carabineros de Chile, serán ejercidas por la autoridad institucional, que en este caso es la DIRECTEMAR.

Desde el año 1995, la Autoridad Marítima es la Autoridad Fiscalizadora de los sistemas de seguridad privada marítima portuaria que funcionan en su jurisdicción, tales como: las zonas marítimas, playas, terrenos de playa, en los recintos portuarios y a bordo de las naves, tanto en entidades fiscales como privadas, por tanto, la autoridad marítima y su personal, en el desempeño de sus funciones de policía marítima, tendrá el carácter de fuerza pública.

La Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, es la autoridad fiscalizadora superior, que tiene por misión supervisar y controlar los sistemas de seguridad privada marítima – portuaria, con el propósito de verificar que su funcionamiento se enmarque dentro de la ley. Sus funciones corresponden a:

- ➢ Verificar el cumplimiento de la legislación de S.P.M.P.[14] por parte de las Autoridades Marítimas Locales.
- ➢ Controlar estadísticamente a las empresas que se sometan a este sistema.
- ➢ Emitir instrucciones para la instalación de vigilantes privados (estudio de seguridad) y guardias de seguridad (directivas de funcionamiento).
- ➢ Elaborar unidades temáticas y exámenes para los cursos de capacitación.
- ➢ Registro y control de entidades que realizan capacitación en S.P.M.P.



Fuente: DIRECTEMAR.

Las Gobernaciones Marítimas deben controlar el cumplimiento de la normativa vigente de S.P.M.P., en su jurisdicción, supervisando los procedimientos efectuados por las Capitanías de Puerto y la ejecución de tareas de fiscalización por parte de las Unidades a Flote, además de asesorar al Gobierno Interior en la revisión y aprobación de estudios de seguridad.

Las Capitanías de Puerto efectúan la tramitación y fiscalización en terreno del cumplimiento de la normativa vigente de S.P.M.P., en su jurisdicción, asegurando enlace y coordinación entre los planes de seguridad de las empresas y el plan de emergencia de la Capitanía de Puerto.

14.- S.P.M.P., Seguridad Privada Marítima Portuaria.

Los organismos del Estado que en coordinación con la Autoridad Marítima de la jurisdicción de las instalaciones portuarias, actúan en materia de seguridad son el Servicio Nacional de Aduanas, Carabineros de Chile, Policía de Investigaciones, SAG y la Inspección del Trabajo.

Existen también entidades sin fines de lucro que actúan en coordinación con la Autoridad Marítima jurisdiccional de la instalación portuaria, ante eventuales sucesos que afecten la seguridad o protección y ellas son el Cuerpo de Bomberos, Mutuales y la ONEMI.

Las entidades con vigilantes privados marítimos, VPM[15], son empresas de gran importancia que en forma obligada o voluntaria, se han acogido al sistema de vigilancia privada, autorizadas mediante decreto supremo, perteneciente a la propia empresa.

Las entidades con guardias de seguridad marítima, GSM[16], son empresas de menos importancia que en forma voluntaria se acogen al sistema de guardias de seguridad marítimos, contratados por la propia entidad o pertenecientes a una empresa externa de prestación de servicios en RR.HH.

La capacitación de los VPM y GSM es obligatoria y dispuesta por ley, en materias propias de su actividad, tanto en el aspecto teórico como en el práctico, lo que es examinado por la Autoridad Fiscalizadora.

Con el objeto de unificar procedimientos e instruir a los que quieran y/o deben someterse al sistema de Seguridad Privada Marítima Portuaria, la Autoridad Marítima generó manuales de instrucción[17], los que permiten a las empresas de seguridad privada definir en forma clara y precisa las competencias laborales de sus VPM y GSM, ya sea en capacitación, entrenamiento y prestaciones de servicios.

- *La Seguridad Privada Marítima Portuaria.*

Las medidas de protección y seguridad para los buques a la gira o atracados al muelle son de responsabilidad de las propias naves a través de sus armadores. DIRECTEMAR verifica que estas medidas sean implementadas, para lograr la seguridad mínima que la normativa exige. Por lo tanto, las empresas de seguridad privada, que tienen el control integral de las instalaciones portuarias, son quienes deben implementar medidas para asegurar libres tránsitos de los contenedores, pasajeros, líquidos y otros, evitando que se cometan ilícitos dentro de la zona del puerto del país.

En los puertos se deben aplicar medidas de seguridad, tomando en consideración las nuevas tecnologías, la importancia para el país y su economía, debido al aumento del tráfico de buques mercantes con mercancías para abastecer el comercio y finalmente por el aumento del índice de robos y tráfico de sustancias prohibidas por los mismos puertos. Los sistemas de seguridad, van desde la instalación de más instrumentos de seguridad en los puertos y los buques, sistemas de CCTV, rejas y puestos de control, hasta la revisión de los antecedentes de las embarcaciones, pasando por un entrenamiento especial para el personal de vigilancia. Todo lo anterior puede ayudar a contrarrestar los actos delictuales al interior y exterior del puerto. Un punto especial merece el recurso humano, el que debe ser de calidad y estar comprometido con los valores y cultura organizacional de la empresa que asume la responsabilidad integral de implemen-

15.- V.P.M., vigilante privado marítimo.
16.- G.S.M., guardia de seguridad privada.
17.- TM-079; instrucciones para entidades que cuentan con sistemas S.P.M.P.
TM-080; instrucciones para entidades de asesoría, prestación de servicios y/o capacitación en S.P.M.P.
TM-081; manual de capacitación de personal de S.P.M.P.
TM-082; manual de armamento y tiro para VPM.

Valparaíso, decomiso de droga en recintos portuarios.

tar estos sistemas y su posterior seguimiento y corrección final.

Las empresas de seguridad deben cumplir con los manuales de capacitación del personal de seguridad privada marítimo-portuaria TM-081 y el manual de instrucciones para entidades que cuentan con sistemas de seguridad privada marítimo-portuaria TM-079, los que son exigidos por la Autoridad Marítima.

- ***Certificación ISPS.***

La certificación ISPS, exige a los casi 180 países que firman dicho documento, para establecer barreras físicas, humanas, y tecnológicas, además de normas y procedimientos, para controlar los procesos de embarque, transporte, almacenaje y desembarque de materiales y elementos que se comercializan a través de los puertos. La Dirección del Territorio Marítimo y Marina Mercante Nacional, a través de las Gobernaciones Marítimas y Capitanías de Puerto a lo largo del país, tienen la función de controlar que el Código se cumpla. Para lograr esto, los puertos, tienen que actuar sobre los siguientes puntos principales:

- ➢ Evaluar su vulnerabilidad.
- ➢ Diseñar y aprobar un plan de protección.
- ➢ Nombrar el oficial de protección de la instalación portuaria debidamente calificado.

Se consideran 3 niveles de riesgo, para desplegar acciones especiales de protección según sean los peligros que se detecten circunstancialmente:

- ➢ El primer nivel es el de "condición normal" y puede decirse que responde al que actualmente tienen los puertos.
- ➢ El segundo nivel es el de "protección intensificada" y pone en marcha medidas para asegurar aspectos específicos frente a una situación de peligro concreto y ante una determinada condición de vulnerabilidad.
- ➢ Finalmente, el tercer nivel, "máxima protección", pone en marcha el plan completo de seguridad, ya sea para el puerto o para un buque.

La determinación del nivel que corresponda activar se pide a las autoridades marítimas locales, las cuales lo aplican si corresponde y se comunica a la OMI, que difunde universalmente la situación. Esto permite actuar en forma coordinada y a nivel internacional.

Todos los puertos que reciben y entregan carga internacional a lo largo del país, actualmente, cumplen con la normativa vigente de acuerdo al Código Internacional, esto se puede apreciar y constatar a modo de ejemplo en el Puerto de San Antonio, en donde existe un listado de uso público en el cual se indican los oficiales de protección de la instalación portuaria. Además del nombre, se indica su teléfono, celular y mail[18], y si es el titular, alterno y suplente. Con esto se está cumpliendo con el Código Internacional en donde se definen las tareas y obligaciones de los OPIP[19].

Otro ejemplo de cumplimiento del código son los puertos de la Empresa

18.- www.sanantonioport.cc.cl OPIP, Oficial de protección de instalación portuaria.
19.- OPIP, Oficial de protección de instalación portuaria.

A-Nº 202800

DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA

República de Chile

Nº de la declaración **202800**

Expedida en virtud de las disposiciones del
CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES
Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (CÓDIGO I.S.P.S.)

El Gobierno de **CHILE**

Nombre de la instalación portuaria: **Empresa Portuaria Iquique**

Dirección de la instalación portuaria: **Av. Jorge Barrera Nº 62. Iquique**

SE CERTIFICA que se ha efectuado la verificación de cumplimiento por parte de esta instalación portuaria de las disposiciones del capítulo XI-2 y de la parte A del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código I.S.P.S.) y que esta instalación portuaria observa el plan de protección de la instalación portuaria aprobado.

Este plan ha sido aprobado para:

Buques Graneles Líquidos
Buques de Pasaje

La presente Declaración de Cumplimiento es válida hasta el **25 de Noviembre de 2009,** a reserva de las pertinentes verificaciones indicadas al dorso.

Expedido en : **Valparaíso, el 25 de Noviembre de 2004**

DIRECTOR GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE

A-Nº 202739

DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA

República de Chile

Nº de la declaración **202739**

Expedida en virtud de las disposiciones del
CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES
Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (CÓDIGO I.S.P.S.)

El Gobierno de **CHILE**

Nombre de la instalación portuaria: **Empresa Portuaria Iquique**

Dirección de la instalación portuaria: **Av. Jorge Barrera Nº 62. Iquique**

SE CERTIFICA que se ha efectuado la verificación de cumplimiento por parte de esta instalación portuaria de las disposiciones del capítulo XI-2 y de la parte A del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código I.S.P.S.) y que esta instalación portuaria observa el plan de protección de la instalación portuaria aprobado.

Este plan ha sido aprobado para:

Buques Containeros
Buques Graneles Sólidos
Buques Carga General

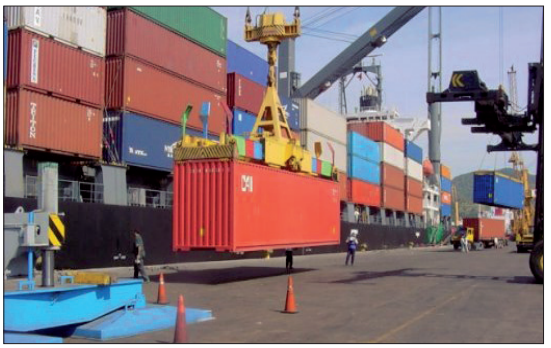
La presente Declaración de Cumplimiento es válida hasta el **21 de Junio de 2009,** a reserva de las pertinentes verificaciones indicadas al dorso.

Expedido en : **Valparaíso, el 21 de Junio de 2004**

DIRECTOR GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE

Portuaria Austral, de la ciudad de Punta Arenas, puertos José de los Santos Mardones y Arturo Prat, quienes desarrollaron un proyecto para dotar a las instalaciones de la empresa, de la infraestructura y tecnología en el ámbito de la seguridad, para la protección de buques y de instalaciones portuarias, de forma que mantenga su competitividad y pueda seguir participando de un mercado creciente en materias de buques de crucero y de transferencia de carga. Este proyecto consideró la instalación de sistemas de control del ingreso y salida de personas y vehículos (torniquetes y barreras electrónicas), accionados a través de tarjetas magnéticas, las que permiten o restringen el libre acceso. Adicionalmente se habilitó un sistema de CCTV destinado a complementar los controles de acceso y para monitorear los muelles y explanadas destinadas al almacenamiento de la carga[20]. También se mejoraron los cercos perimetrales, se establecieron áreas restringidas al acceso y se difundió oportunamente a la comunidad los alcances de este nuevo sistema, destacando el concepto de mejoramiento de la seguridad por sobre la prohibición de ingreso a las instalaciones portuarias.

También es digno de destacar el caso del puerto de Valparaíso, que se convirtió en el primer puerto de Latinoamérica en recibir la Certificación ISPS de la Organización Marítima Internacional (OMI). Este sello garantiza el manejo seguro de la carga de contenedor y fraccionada. Asimismo,



En el 2004 entró en vigencia el scaneo a contenedores con destino a EE.UU.

20.- WWW.EPA.CO.CL/ 6 de agosto de 2004.

el Puerto de Valparaíso fue el único puerto del país donde se probó un sistema de inspección de carga por rayos X, durante el año 2004[21].

- ***Iniciativas para Proteger la Carga y Cadena de Suministros.***

➢ Seguridad para los Contenedores, C.S.I.[22] (EE.UU.)

"A mediados del 2004 entró en vigencia la medida de reglamentación sobre el scaneo de los contenedores para carga que tengan como destino final los EEUU conocida como la C.S.I. (container security initiative, iniciativa de seguridad para los container), tiene en cuenta que ingresando el 90% de la carga general a los EEUU a través de los contenedores controlarlas antes del embarque constituye un objetivo a implementar, al igual que el poder enviar a representantes de la Aduana para asistir a extranjeros a realizar tareas de fiscalización en otros puertos del mundo.

Para lograr estos objetivos en una primera etapa, los Estados Unidos han realizado convenios con los gobiernos de los 20 puertos que producen la mayor parte de movimiento de contenedores hacia EEUU entre los que se incluyen puertos de Canadá, Europa, Singapur, Japón y Hong Kong".

➢ Seguridad para la Cadena de Suministros, ISO 28.000[23].

La Norma Internacional ISO 28.000 entrega especificaciones para los sistemas de gestión de la seguridad para la cadena de suministros. La implantación del sistema de gestión de seguridad para la cadena de suministros, tiene como base central la evaluación y la planificación de los riesgos que afectan a la organización y el establecimiento de medidas organizativas y técnicas que garanticen la seguridad del servicio. Mediante un análisis de riesgos, la organización debe valorar todas aquellas amenazas existentes para su organización, su impacto en caso de materializarse e implementar aquellas medidas de prevención y mitigación.

➢ Iniciativas de Seguridad Aduaneras (Scanner a los Contenedores, Chile)[24].

Existe una iniciativa del Servicio de Aduanas de Chile para efectuar escanner a los contenedores. Lo que permite fiscalizar más acuciosamente y agilizar el flujo de los contenedores, detectando drogas, armas, productos tóxicos y radiactivos, contrabando, dobles fondos y mercancía oculta.

➢ Carga Segura C-TPAT[25] (Alianza Aduanas Empresa Contra el Terrorismo).

Requisitos de Participación,[26] para poder formar parte de este sistema, el transportista de largo debe tener un proceso documentado y verificable para determinar el riesgo en todas sus cadenas de suministro basado en su modelo empresarial, es decir, volumen, ruta, afiliación a C-TPAT, posible amenaza terrorista mediante información de fuente abierta, que tiene seguridad inadecuada o previos incidentes de seguridad. Además, cuando se transporta un contenedor o remolque destinado a los Estados Unidos, se debe utilizar un sello de alta seguridad, contar con procedimientos establecidos para impedir, detectar o disuadir que materiales no declarados y personal no autorizado accedan al vehículo.

21.- www.vap.cl
22.- Universidad Nacional del Nordeste. Comunicaciones científicas y Tecnológicas 2004. Seguridad marítima y portuaria, nuevas reglas en el mundo. Moiraghi de Pérez, Liliana E. Bajado el 7 de abril de 2009.
23.- www.xing.com, bajado con fecha 31 de marzo de 2009.
24.- www.aduana.cl
25.- Alianza Aduanas-Empresarial Contra el Terrorismo Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT)
26.- www.customs.gov.

➢ Operador Económico Autorizado (Unión Europea)[27].
Un Operador Económico Autorizado puede ser definido como un operador económico de confianza para las operaciones aduaneras y por lo que, en consecuencia, puede disfrutar de ventajas en toda la Unión Europea. Los riesgos de diferente índole a los que se enfrentan los países de la Unión Europea han obligado a que, además de efectuar los controles aduaneros tradicionales, se incremente el papel de las aduanas en materia de seguridad de la cadena logística internacional. El objetivo no es sólo luchar contra la amenaza terrorista, sino también colaborar en la lucha contra el crimen organizado, así como defender a los ciudadanos frente a otros peligros, como por ejemplo, en el ámbito de la protección a los consumidores o el medio ambiente.

➢ USCBP, US Customs and Border Protection (Servicio de Aduanas y Protección de Fronteras de los Estados Unidos) [28].
La misión de la CBP es la de asegurar que toda persona o mercancía que ingrese o salga de los Estados Unidos lo haga de conformidad con las leyes y los reglamentos de los EEUU. La CBP tiene la responsabilidad de regular y controlar las fronteras contra la entrada ilegal de personas, iniciativas terroristas, o drogas y contrabando. Esta misión la cumple principalmente mediante la inspección física de carga, medios de transporte, y personas, según hagan su ingreso al país.

- *Conclusiones.*

- 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.
- A partir de julio del 2004, el código para la seguridad de las naves e instalaciones portuarias conocido por su sigla ISPS, se constituye en barrera para eventuales atentados terroristas que puedan tener como objetivo las naves y/o los puertos de todo el mundo.
- Inicialmente, las medidas de seguridad adoptadas, provocaron dificultades, pero con el tiempo y comprendiendo que dichas medidas coadyuvan al negocio marítimo y el no adoptarlas dejaba a Chile fuera de mercado, se cumplió a cabalidad el código ISPS. Es necesario considerar estas medidas como una oportunidad de negocios por ser nuestra economía abierta, combinada con una activa política de acuerdos comerciales bilaterales, regionales y multilaterales, lo que ha significado un aumento sostenido del comercio exterior de bienes y servicios y de la competitividad internacional del país.
- Es necesario hacer más difusión entre la comunidad de los alcances de este nuevo sistema, destacando el concepto de mejoramiento de la seguridad por sobre la prohibición de ingreso a las instalaciones portuarias.
- Considerando las iniciativas para proteger la carga y cadena de suminis-

27.- www.aeat.es, bajado el 18 de abril de 2009.
28.- www.cbp.gov, bajado el 18 de abril de 2009.

tros, especialmente hacia los EE.UU., es evidente que el resto del mundo tenderá a desarrollar este tipo de tecnologías y procedimientos para continuar efectuando el intercambio comercial, con seguridad y agilidad en sus procesos, más aún por el concepto acuñado de empujar las fronteras a los lugares de donde vienen los productos.

- Por otro lado, las empresas de seguridad representan un negocio no menos despreciable, ya que los estudios arrojan un aumento de su facturación en comparación con la industria al año 2005. Lo que, lógicamente va aparejado con el nacimiento de nuevas empresas y de más guardias acreditados en el país.
- Finalmente, las líneas de acción de la estrategia marítima portuaria deben articularse de una manera consensuada de manera que permitan alcanzar el mayor nivel de seguridad, para que los buques que zarpen desde nuestros puertos sean considerados seguros, y que las mercancías de nuestros exportadores, al llegar a los puertos internacionales de destino puedan recibir un trato preferencial de las autoridades aduaneras y de esta forma contribuyamos todos a la agilización, fortalecimiento y desarrollo del comercio nacional en beneficio de los mejores intereses de nuestra nación.

* * *