



LA SEGURIDAD MARÍTIMA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL

Rodrigo Astudillo Améstica*

El presente artículo corresponde a un análisis de las implicancias de las nuevas normas de seguridad marítima y portuaria en el contexto actual y sus alcances con la dinámica del comercio internacional.

Comienza con un contexto del comercio vía marítima en el mundo y una aproximación al concepto de seguridad aplicado al ámbito marítimo-portuario. En este sentido se analizan las convenciones que regulan el transporte marítimo y su importancia para pasar a un análisis de la seguridad marítima en la dinámica del comercio internacional. Finalmente el análisis se centra en la convención SOLAS-PBIP, donde se realiza un análisis y diagnóstico de los puertos chilenos al respecto.

- *Introducción.*

El presente artículo corresponde a un análisis de las implicancias de las nuevas normas de seguridad marítima y portuaria en el contexto actual y sus alcances con la dinámica del comercio internacional.

Con el fin de analizar esto, se debe considerar el contexto económico actual y al analizar la economía debemos de revisar la dimensión que trasciende las fronteras de un país, es decir, la que aborda los problemas económicos con fines internacionales. La importancia que tienen las relaciones internacionales en el campo comercial, político o cultural ha alcanzado, a nivel mundial, un profundo significado, a tal grado que no se puede hablar tan sólo de intercambio de bienes sino de sistemas de integración.

En el contexto local Chile tiene una economía abierta que depende en gran parte del transporte marítimo para mover su comercio exterior. En cuanto al

volumen, más del 96% de las exportaciones se mueven por vía marítima. En este sentido la protección es un componente esencial de la viabilidad económica del sistema de transporte marítimo y de la competitividad internacional o nacional.

En esta realidad nos encontramos frente a un escenario de apertura comercial y en este fenómeno, el transporte marítimo internacional supone el 80% del comercio internacional expresado en toneladas. En total el volumen de tráfico marítimo mundial alcanza unos 5.000 millones de toneladas y se mueve en una flota de 30.000 buques que representan unos 800 millones de toneladas de peso muerto (TPM). Asimismo, hoy en día operan en el mundo unos 2.300 buques portacontenedores con una capacidad total de 4 millones de TEU. El segmento de buques mayores a 2.000 TEU's de capacidad ha pasado de representar cerca del 17% de la capacidad de la flota en 1985 a ocupar en la actualidad más del 60%. En cuanto

* Ingeniero Comercial, Universidad de Valparaíso. Administrador de Negocios Internacionales, Universidad de Valparaíso. Diplomado en Gestión de Innovación, Universidad Técnica Federico Santa María.

al tráfico portuario, el 75% corresponde al comercio exterior, incluyendo carga en tránsito de países vecinos, y el 25% restante es cabotaje¹.



Transporte marítimo.

- **Comercio vía marítima y seguridad.**

En el mundo se mueven cada año unos 5.400 millones de toneladas. De ellos unos 2.000 corresponden a crudo y productos del petróleo, 1.300 a graneles sólidos y unos 2.100 a otras mercancías. En el caso de la Unión Europea, el 70% del comercio con terceros países y el 41% del comercio interior se llevan a cabo por mar. En lo que se refiere a nuestro país, el 78% de las importaciones y el 96% de las exportaciones utilizan el transporte marítimo, totalizando casi 300 millones de toneladas al año. Típicamente, el coste del flete marítimo es inferior al 2% del valor en destino de las mercancías. En consecuencia, el transporte marítimo es una actividad absolutamente vital para el mundo y las economías modernas, tal y como las conocemos².

Si bien en ciertos aspectos la nueva realidad geopolítica surgida de los atentados extremistas islámicos de los últimos años a personas, infraestructura e intereses de países desarrollados occidentales, ha obligado a crear normas de seguridad en todos los ámbitos, entre los cuales obligatoriamente debe considerarse el marítimo, dado que la gran

mayoría del comercio internacional se desarrolla y se seguirá desarrollando por mar. Otros peligros típicos de ese medio se manifiestan prácticamente desde los inicios de la navegación por mar, por ejemplo la piratería, y pese al avance de la tecnología y de los medios para combatirlos, mantienen casi extemporáneamente su vigencia.

La seguridad puede definirse como un conjunto de recaudos para limitar o anular los riesgos y efectos que implica una amenaza dada. Se materializa en la adopción de medidas o la implementación de mecanismos destinados a evitar el conocimiento, frustración, falla, pérdida o destrucción de lo que se preserva. Esta definición hace referencia a ciertos elementos que son apropiados analizar.

Según lo expuesto en la definición de seguridad es que los buques y puertos deben estar preparados para hacer frente a la amenaza terrorista, sabotajes y otras formas delictivas. La comunidad marítima debe entender los riesgos, su papel en este escenario y luchar coordinadamente contra las amenazas.

Aplicadas estas definiciones a un viaje marítimo, éste se considera seguro cuando se realiza alejado de todo peligro proveniente del entorno. Sin embargo, debería especificarse de qué peligros se trata, ya que el mar entraña numerosos, de forma muy diversa como por ejemplo, las prácticas criminales en el mar. Éstas se manifiestan especialmente en el tráfico de estupefacientes e inmigrantes clandestinos, piratería, asalto a mano armada y actos de terrorismo.

- **Convenciones marítimas internacionales.**

Existen actualmente más de cuarenta convenios y protocolos internacionales

1. Sánchez, Ricardo J., Puertos y transporte marítimo: un análisis de su desempeño reciente, Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CEPAL, diciembre de 2004 (www.eclac.org).
2. No especificado, Future Scenarios, BIMCO, Boletín Internacional e Informativo de Transporte Marítimo, Boletín N° 2 de 2007. (www.bimco.com).

les que norman y regulan las técnicas, reglas y códigos prácticos para lograr la seguridad y la eficiencia en la operación de los diferentes buques de última generación así como la prevención de la contaminación marina que pudieran ser ocasionadas por los mismos y es por esa causa que estas normas internacionales tienen por objeto el incorporar los estándares de mayor prioridad en lo que a seguridad de la vida humana en la mar y prevención de la contaminación se refiere y para conocer los efectos de estas normativas de corte técnico es que nos enfocaremos en 5 de los principales convenios que describiré a continuación, dictados en el marco de la Organización Marítima Internacional (OMI) como organismo rector del transporte marítimo mundial de carácter obligatorio para las naciones que se han suscrito a este foro.

implementado por la Administración Marítima y ahora está a cargo del recientemente creado Departamento de Seguridad Interior. En un primer paquete de apoyos, anunciado en febrero de 2002, se destinaron US\$ 92,3 millones a 77 puertos y terminales. En enero de 2003, un segundo paquete de apoyo fue anunciado, con la distribución de US\$ 170 millones para que los principales puertos y terminales marítimos financiaran sus proyectos. Mientras que el tercer paquete de apoyo fue anunciado el 12 de julio 2003, para aportar otros US\$ 180 millones.

- *La seguridad marítima en la dinámica del comercio mundial.*

Analistas internacionales confirman que el transporte por mar seguirá incrementándose entre un 2% a un 4%³ anual. El tránsito de naves por el Estrecho de Magallanes y por el Cabo de Hornos, que constituyen hasta ahora pasos subutilizados, está también creciendo debido entre otras cosas a: las limitaciones del Canal de Suez y Canal de Panamá (por calado y tamaño a naves menores de 75.000⁴ toneladas); a que la nueva tecnología de construcción de naves está reduciendo los riesgos de la navegación en altas latitudes y a que ciertas cargas, como el Gas Natural Licuado u otros líquidos, requieren de naves de gran tamaño y rutas exentas de riesgo.

Es así que se enfrenta la gran responsabilidad de ser capaces de garantizar la seguridad de este creciente transporte marítimo en las jurisdicciones tanto nacionales como aquellas derivadas de nuestros com-

Convención	Descripción	Ambito de aplicación
SOLAS-ISPS	Determina las condiciones que debe cumplir un buque respecto a todos los aspectos concernientes a preservar la seguridad de la vida humana en el mar.	Seguridad marítima a bordo y de las instalaciones portuarias.
MARPOL	Conjunto de normativas internacionales con el objetivo de prevenir la contaminación por los buques.	Protección del medio ambiente acuático.
INMARSAT	Organización internacional creada en 1979 que opera un sistema mundial de comunicaciones móviles por satélite y funciona a modo de cooperativa.	Comunicaciones marítimas con objeto de incrementar la seguridad en el mar.
COLREG	Establece las luces y marcas que deben llevar los buques y otras pautas para evitar abordajes o choques en altamar.	Prevención de colisiones y accidentes en las rutas marítimas.
Convenio sobre normas de formación, titulación, y guardia para el personal de los buques.	Entregar instrucción a la tripulación de los buques con el fin de prepararlos para enfrentar situaciones de riesgo en la navegación.	Formación del personal y tripulación y operadores de naves.

Cuadro N° 1. Resumen de las principales normas OMI.

El Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica ha establecido un programa de apoyo para la seguridad portuaria que en una primera etapa fue

3. Anuario de Estadísticas de Comercio Exterior, Cámara Marítima y Portuaria de Chile. (www.camport.cl)

4. Sánchez, Ricardo J., Informe puertos y transporte marítimo: un análisis de su desempeño reciente, Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CEPAL. Diciembre de 2004. (www.eclac.org)

promisos con organizaciones marítimas internacionales. Toda nave que transite por estas aguas o recale en nuestros terminales marítimos, debe recibir nuestra cobertura de seguridad marítima.



Seguridad Aéreo Marítima.

Debido a la escalada mundial de actos de terrorismo que ponen en peligro o cobran vidas humanas, y para salvaguardar la cadena de suministro mundial de las interrupciones causadas en buques y puertos por dichos actos, los gobiernos contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, han elaborado enmiendas a las normas de seguridad, para la adecuación de buques y puertos. Un nuevo planteamiento de los Planes de Seguridad en instalaciones portuarias se deberá desarrollar debido a las nuevas amenazas.



Control de Seguridad y Fiscalización de Puertos.

Uno de los desafíos más importantes a la sombra del tema de seguridad marítima, radicará en la capacidad de

funcionar en tres niveles de seguridad y que implicará una coordinación entre los buques, las compañías marítimas y las instalaciones portuarias, las que son el centro de la actividad marítimo-comercial. En este caso las instalaciones deberán, en primer término, estar en condiciones de adaptar su nivel de seguridad de acuerdo con las diferentes amenazas y situaciones a las que podrán estar expuestas.

Las principales causas de estas prácticas están determinadas esencialmente por el terrorismo como elemento dañino para los intereses de ciertos países, lo que obliga a implementar medidas más estrictas. Un ejemplo de esta situación es lo que acontece en Estados Unidos de Norteamérica, en donde existe una suerte de alerta permanente en este sentido y las normativas de seguridad en sus instalaciones portuarias han aumentado, así como la fiscalización al interior de éstas y de las mercancías que pretenden ingresar a sus puertos. Según cifras de la Administración de Drogas y Alimentos de Estados Unidos de Norteamérica (FDA, por sus siglas en inglés) el 20% de todas las importaciones de este país son de productos alimenticios y, por ende, son los más susceptibles a estas rígidas normas de seguridad. En cada uno de los puertos de entrada de alimentos autorizados en Estados Unidos de Norteamérica, se examinan muestras correspondientes al 2% de todas las importaciones de alimentos, es decir, casi 800 mil toneladas de productos al año⁵.

En lo que va del año, unas 200 toneladas de mercancías cada mes son rechazadas por Estados Unidos de Norteamérica. Cabe destacar que esto impone obstáculos particularmente a los pequeños exportadores y generará una disminución en las importaciones de este país.

- *Puertos chilenos y el código SOLAS-PBIP.*

Diversos gobiernos y organismos internacionales se han concentrando en

5. Publicaciones en español de la Administración de Drogas y Alimentos de los Estados Unidos, U.S. FDA. (www.fda.gov/oc/spanish)

impulsar la seguridad de nuestros puertos y terminales intermodales. Es por esta razón que se precisa que el sistema global de transportes necesite estar protegido de ataques terroristas y de sabotajes tanto de gobiernos hostiles como del crimen organizado. Al mismo tiempo, se busca que los servicios logísticos puedan continuar proporcionándose de manera ágil, confiable y rentable, de modo que tanto productores como el comercio al detalle puedan sobrevivir y prosperar en la brutal y competitiva economía global en que vivimos.

Siendo Chile un país de Condición Geográfica esencial insular y de una economía globalizada, está claramente demostrada la directa relación entre la situación económica y el transporte marítimo desde y hacia Chile, lo que representa una creciente responsabilidad. A esto habrá que agregar el más que probable incremento de carga proveniente de, o destinada a países del Cono Sur de América, en la medida que esas economías se recuperen y les sea conveniente utilizar terminales chilenos en su comercio con las grandes economías del Pacífico.

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. En este contexto no es menor el analizar la importancia que tiene el transporte por vía marítima para nuestro comercio exterior. Chile tiene una economía abierta que depende en gran parte del transporte marítimo para mover su comercio exterior. En cuanto al volumen, más del 96% de las exportaciones se mueven por vía marítima. En cuanto al tráfico portuario, el 75% corresponde al comercio exterior, incluyendo carga en tránsito de países vecinos, y el 25% restante es cabotaje. La participación del cabotaje en los flujos marítimos registrados por las empresas navieras es el 14,5%. Cabe mencionar que los prin-

cipales flujos de carga general tienen lugar entre los puertos de la zona central de Chile, debido a su accesibilidad y cercanía con los principales centros productivos del país.



Valparaíso, puerto principal del país.

Como dato ilustrativo se puede señalar que en el año 2006, recalaban a puertos chilenos alrededor de 15.000 buques mercantes (14.843), con distintos tipos de carga. Como 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.

Como podemos conjeturar, la implementación de seguridad marítima y portuaria tiene repercusiones económicas, ya que un puerto es una entidad que brinda por excelencia productos y servicios destinados al comercio y transporte marítimo internacional y su esquema de costos y tarifas, entre otras variables, depende en gran medida de la ponderación de las ventajas y desventajas, tanto comparativas como competitivas que tiene con relación a otro.

La imposición de nuevos estándares de seguridad para el comercio marítimo representa un desafío para el que Chile

posee ventajas competitivas. En primer lugar porque Chile, en forma unilateral ha adoptado ya medidas de seguridad que en muchos aspectos excedían la normativa anteriormente vigente y que se ajustan a aquellas que ahora pasan a ser obligatorias y segundo, porque se trata de un país con puertos estratégicamente ubicados que permiten el tránsito de todo tipo de naves ya sea de carga o de pasajeros.

El desafío mismo consiste en alcanzar rápidamente los estándares de seguridad modernos, para lo que se requiere un esfuerzo multisectorial, que comprometa no sólo a los puertos, sino que también a todos los actores estatales y privados que estén involucrados en la actividad marítima. Lo anterior, porque para que un puerto sea seguro y a la vez eficiente, se requiere un entorno seguro, comunicaciones expeditas, trámites ágiles, un sistema bancario moderno, niveles mínimos de corrupción, una buena infraestructura hotelera, etc.

Bajo este enfoque Chile debe sacar partido de esta situación y así aprovechar la oportunidad para que los productos puedan diferenciarse de otros países no sólo por atributos tradicionales como la calidad por ejemplo, sino que también los productos poseerán un nuevo valor agregado: "La seguridad". Ya no va a ser lo mismo que un producto provenga de un puerto certificado como "seguro" o de otro puerto, es más, a los productos se les exigirá "trazabilidad", esto es un historial de seguridad, ya que incluso un refrigerador podría representar una amenaza si ha sido producido en un lugar "inseguro", aunque haya sido embarcado en un puerto certificado. Chile podría constituirse como el país seguro de la región.

Pero, ¿cómo se llega a esto? La Seguridad y Protección Marítima se realiza diariamente en el extenso territorio marítimo nacional y 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).



Las comunicaciones marítimas son un enlace eficaz y oportuno con y entre naves.

- 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 basándose en 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, cumplan con los estándares nacionales e internacionales, legales y regla-

mentarios, 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.

- 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 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.

Estos servicios tienen como objeto el asistir y ser parte importante de las normas de seguridad internacional que Chile se ha comprometido a implementar en su territorio nacional y marítimo.

- Análisis de los puertos chilenos en el contexto del código SOLAS-PBIP.

Podemos considerar que la implementación de las medidas tendientes a alcanzar los estándares de seguridad, va a tener incidencia sobre la estructura económica de las instalaciones portuarias chilenas.

Indudablemente las demoras en las operaciones de los buques generan perjuicios para el expedidor de la carga,

las agencias de cruceros, el terminal, el propietario u operador y las autoridades portuarias y consecuentemente inciden en la estructura tarifaria de los servicios portuarios. Por eso, si no se logra una adecuada y eficiente implementación de las medidas de protección, se generan demoras y excesivas molestias al buque, al pasaje y/o a las cargas; sin duda se provocaría una sensible pérdida de la credibilidad comercial.

Desde el punto de vista comercial y económico, para que Chile, pueda mantener sus mercados, sus cargas lleguen sin inconvenientes a sus destinos, sus puertos sigan recibiendo cruceros con turistas y los buques de carga continúen recalando en sus puertos, la disyuntiva no es otra que adecuarse para cumplir con las prescripciones de los diferentes acuerdos en materia de seguridad marítima y portuaria con el fin de asegurar y garantizar un ambiente que cumple con los estándares internacionales en materia de resguardo para la actividad turística como para la actividad comercial vía marítima.

Debemos mencionar que antes de la implementación de las nuevas reglamentaciones como por ejemplo el código SOLAS-PBIP, la inseguridad en que se encontraban los puertos del país tenía un impacto negativo en la economía nacional, que repercutía en los siguientes aspectos:

- Pérdida a los importadores por sustracción de mercancía declarada.
- Rescisión de contratos por envío de mercancías incompletas.
- Aumento de los seguros marítimos por el incremento de los riesgos, lo que repercute en el precio de los fletes.
- Incremento en los tiempos de exportación, al elevar los niveles de riesgo en la aduana de destino, así como por las revisiones en ultramar.
- Disminuye la clientela nacional y extranjera de los puertos que la padecen.

Todo esto ha ido cambiando con la implementación de las normas de seguridad, llegando incluso a ser superado en las instalaciones portuarias ya certificadas.

Por otro lado, los armadores, además de tener que adecuar sus barcos para que cumplieren con las disposiciones relativas a seguridad de la vida humana como de la carga, la implementación representó gastos en muchas otras áreas tales como:

- Su Responsabilidad Civil se ve comprometida por muchas de las disposiciones de carácter legal, lo que provoca un aumento en las cantidades de demandas que puedan ser exitosas en condenarlos.
- Su cantidad de empleados aumenta, ya que en cada una de sus embarcaciones deben tener a bordo un Oficial de Protección del Buque, así como en tierra debe haber un Oficial de Protección de la Compañía.
- La elaboración del plan de protección del buque, para cada una de sus embarcaciones.
- Asesorías para garantizar la seguridad de sus buques.



Instalaciones portuarias.

En el caso de las instalaciones portuarias, al aumento de los costos en las operaciones realizadas por éstos, hay que agregarle la inversión inicial que se tuvo que llevar a cabo en muchos de los puertos del país, para poderlos adecuar con las exigencias del Código.

La realidad es que estos costos resultan insignificantes, comparándolos con lo que hubiere significado la no implementación por ejemplo del código SOLAS-PBIP en el país, ya que el 95% de los intercambios mercantiles que se realizan con países extranjeros, son por vía marítima. Por lo que, las autoridades locales deben seguir trabajando para poder lograr una mayor eficiencia en la aplicación del Código en los puertos que faltan por certificar, procurando de esta manera fomentar aún más el comercio. Además, los exportadores locales se beneficiarían de esto, ya que no experimentarían problemas al enviar sus productos o mercancías a puertos extranjeros.

Al hablar siempre de los costos, se olvidan de los beneficios: en las pasadas dos décadas, se han hecho enormes esfuerzos colectivos para impulsar avances en tecnologías de la información, comunicaciones, transmisión de datos y en reducir el uso de documentos impresos en las transacciones comerciales. Todos estos desarrollos requirieron de importantes inversiones iniciales, pero ellos han generado sustanciales ganancias de largo plazo en eficiencia y reducción de costos. Del mismo modo, se esperaría que las actuales inversiones en seguridad puedan rendir verdaderos beneficios comerciales.

Estos beneficios podrían provenir de reducir retrasos, de un mejor control de bienes y activos, de disminuciones en el pago de la nómina, pero sobre todo, de menores pérdidas por robo y la disminución en el costo de los seguros. Si estos ahorros fueran significativos, servirían para balancear el incremento en los costos de seguridad. En resumen, las nuevas obligaciones en la seguridad del transporte traen consigo ambos, costos y beneficios, pero el verdadero reto está en encontrar las vías para mejorar la seguridad sin comprometer la eficien-

cia, la seguridad no debe distorsionar la competencia.

La situación actual de Chile en relación al cumplimiento de los estándares internacionales relacionados con el código SOLAS-ISPS son óptimos, de hecho todos los puertos han logrado la certificación del Lloyd's Register Quality Assurance, organismo que por mandato de la OMI, está facultado para inspeccionar y revisar el cumplimiento a conformidad de los mandatos de esta legislación y acreditarlo a través de un certificado que establece dicha condición.

Todos los aspectos negativos que repercutían en la economía del país han sido corregidos hasta brindar las mismas garantías que brindarían los puertos más importantes de Estados Unidos de Norteamérica y Europa y que son parte del fenómeno que explica que cada año el volumen de carga movilizada por los puertos chilenos está en sostenido aumento.

Chile es un país marítimo por excelencia, que depende del comercio marítimo para su subsistencia y desarrollo. La Armada de Chile y otros organismos gubernamentales, así como también las empresas navieras y portuarias, están conscientes de esta realidad y, amparadas en sus facultades legales, no escatiman 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 escenario internacional seamos reconocidos como socios confiables.



Unidades navales especializadas, controlan el tráfico marítimo.

El terrorismo internacional y amenazas como el narcotráfico, han obligado a los países que necesitan del comercio internacional a crear códigos como el PBIP. 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 lo 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 u 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.

* * *

