

ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS
Comisión Interamericana de Puertos

(CIDI/CIP/doc. 133/03)

PROPUESTA
CONFERENCIA HEMISFÉRICA DE SEGURIDAD PORTUARIA

I. Introducción y justificación:

El 90% del comercio internacional de América Latina se canaliza por agua, siendo la industria marítima portuaria una de las actividades de mayor relevancia e impacto regional, en términos de producto interno bruto, inversiones, generación de empleo, entre otros. Para los países del Caribe esa cifra es aún superior. Los sistemas portuarios deben contar con la infraestructura, equipamiento, facilidades y servicios modernos que permitan coadyuvar a elevar su eficiencia, a ser más competitivos nacional y regionalmente. Pero además de ser **eficientes, los puertos también tienen que ser seguros.**

Los países del hemisferio han de consolidar el **Área de Libre Comercio de las Américas**, a partir del 2005. El ALCA es uno de los procesos de integración regional más importante que se ha desarrollado en la última década y será el área de libre comercio más grande del mundo, que se extiende desde Canadá hasta Chile y todo el Caribe y comprende más de 800 millones de personas. Esta Área definitivamente incrementará el comercio hemisférico y, consecuentemente también lo hará la labor y función portuaria. Estados Unidos es uno de los socios comerciales más importantes de la mayoría o todos, los países de la región, por lo que el comercio bilateral con ese país igualmente se elevará como consecuencia de las desgravaciones arancelarias, generando una mayor actividad en los puertos de América Latina y el Caribe. De forma similar los diversos esquemas de integración subregional vigentes, llámense mercado común andino, centroamericano, del caribe y del norte, han de confluir mediante reducciones arancelarias para coincidir con la vigencia plena del mercado ampliado hemisférico en el 2005.

Paralelamente, Estados Unidos ha adoptado estrictas medidas de seguridad para el tráfico comercial, de personas y servicios como consecuencia de los actos terroristas del 2001. Dentro de éstas medidas se destacan la **‘Ley sobre Seguridad para el Transporte Marítimo 2002’** (S.1214), cuyo objetivo principal es incrementar la vigilancia en cada puerto de los Estados Unidos, así como en cada uno de los buques que tengan como destino estos puertos, garantizando así una mayor seguridad nacional. Específicamente el Secretario de Transporte de ese país llevará a cabo evaluaciones sobre la vulnerabilidad frente al terrorismo de aquellos puertos extranjeros desde donde parten buques hacia los Estados Unidos. También podrá evaluar las condiciones de cualquier otro puerto extranjero que en su opinión pueda plantear una seria amenaza terrorista. Esta evaluación incluye el estudio de control de carga y equipaje en contenedores; medidas de seguridad para restringir el acceso a los buques, a la carga y a las zonas de muelles; seguridad a bordo; autorización /certificación de cumplimiento de normas de seguridad; programas de gestión en materia de seguridad, y otras medidas apropiadas para impedir actos de terrorismo contra los Estados Unidos; entre otros. En el caso que la evaluación revele que un puerto no cumple con las medidas de seguridad necesarias, se le dará un plazo de hasta 90 días para que tome las medidas correctivas. Si esto no ocurre, el Gobierno de los

Estados Unidos puede tomar la decisión de restringir la entrada de cualquier buque o carga proveniente de ese puerto.

Otra norma de seguridad adoptada por los Estados Unidos se refiere a la **Iniciativa de Seguridad a los Contenedores (CSI)** lanzada oficialmente en enero del 2002, por la que el Servicio de Aduanas podrá mejorar sustancialmente la detección de armas de destrucción masiva, drogas, y demás productos y materiales peligrosos transportados ilícitamente por vía marítima. La CSI incluye la presencia de funcionarios aduaneros de los Estados Unidos en puertos extranjeros en todo el mundo, a efectos de posibilitar el control de contenedores de alto riesgo destinados a los Estados Unidos, incluso antes de que partan desde sus puertos de origen en el extranjero. En la actualidad se están firmando acuerdos bilaterales para poner en marcha este mecanismo que ya funciona en cerca de 20 puertos importantes del mundo.

Por otro lado, la **Organización Marítima Internacional (OMI)** de las Naciones Unidas, llevó a cabo, en diciembre del 2002, una Conferencia Diplomática para reforzar la seguridad marítima, y prevenir y reducir actos terroristas en el transporte. En esta ocasión se adoptaron varias enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana de 1974 (SOLAS), a fin de mejorar las medidas de seguridad a bordo de los buques y en las áreas de interface portuaria. Siendo la enmienda de mayor trascendencia, el nuevo Código Internacional para la Seguridad de Buques e Instalaciones Portuarias (ISPS). El código contiene requisitos relativos a la seguridad para los gobiernos, autoridades portuarias y líneas navieras, sección mandatoria (parte A) y una serie de lineamientos para cumplirlos en la segunda sección no mandatoria (parte B). Esencialmente, este Código plantea que el control de la seguridad en el transporte marítimo y las facilidades portuarias son actividades de gestión de riesgo, y para determinar las medidas de seguridad apropiadas, se debe realizar una evaluación de los riesgos en cada caso. El propósito de este código es proveer un marco consistente y estandarizado para la evaluación del riesgo, posibilitando a los gobiernos contrarrestar la vulnerabilidad en el transporte marítimo y facilidades portuarias. La conferencia también adoptó una serie de resoluciones diseñadas para el fortalecimiento de las enmiendas, a fin de promover una serie de medidas no cubiertas en el código, sentando las bases para futuros trabajos en esta materia. La mayoría de estas medidas serán validadas antes del 1 de julio del 2004.

La **Comisión Interamericana de Puertos (CIP) de la Organización de los Estados Americanos (OEA)** es el único foro interamericano intergubernamental que coadyuva al mejoramiento y desarrollo portuario de los países miembros con la activa participación del sector privado. La seguridad portuaria es uno de los aspectos sustantivos que regularmente se tratan, por lo que la Secretaría dispone de información, de conocimiento sobre técnicas internacionales vigentes, y de especialistas. La seguridad portuaria cobra especial relevancia en la temática de la CIP, cuenta con un Comité Técnico Consultivo especializado que preside la delegación de los Estados Unidos (US MARAD). La Secretaría de la CIP cuenta con amplia experiencia en el manejo de proyectos ya que actúa como agencia especializada en la ejecución de proyectos de cooperación en beneficio de los puertos del hemisferio que se financian con recursos externos.

Los puertos del hemisferio deben cumplir urgentemente con las nuevas normas y los estándares internacionales de seguridad a fin de obtener el máximo provecho del mercado ampliado que ofrece el ALCA. Asimismo, deben continuar prestando sus servicios en forma eficiente y segura, minimizando sus riesgos y estando en condiciones de superar la vulnerabilidad que pueda presentarse en términos de terrorismo, tráfico ilícito de drogas, robos, polizontes, control de materiales peligrosos, protección ambiental, entre otros.

Por estas razones, una Conferencia Interamericana de Seguridad Portuaria que se celebró antes del 1 de julio del 2004 daría a todos los países miembros de la OEA la oportunidad de conocer en donde se encuentran en términos de seguridad con el objetivo de obtener mayor información, procurar políticas alternativas de seguridad, mejorar sus mecanismos, y recibir asistencia para su implementación. La conferencia lanzará un plan de cooperación hemisférica sobre seguridad que asistirá a los puertos en el cumplimiento de los nuevos estándares y

regulaciones. El plan, basado en una alianza, con la participación de operadores portuarios, miembros de la iniciativa privada, autoridades portuarias, instituciones de gobierno, agencias y organizaciones internacionales ha de beneficiar a todas las partes interesadas, especialmente a los países miembros de la OEA.

II. Objetivos:

Los objetivos centrales del Programa son:

- (a) Intercambiar información sobre el estado de la seguridad portuaria en las Américas; realce de proyectos y perspectivas.
- (b) Identificar estrategias y mecanismos para el mejoramiento de la seguridad en las facilidades portuarias.
- (c) Llevar adelante un plan interamericano de seguridad portuaria que considere las necesidades de los puertos de las Américas en cumplimiento de las nuevas regulaciones y estándares internacionales, basado en una alianza sectorial pública y privada.

III. Lugar y fecha:

Florida, (ciudad por decidir) USA, 3 días al finalizar el invierno del 2004.

IV. Organizador:

La conferencia será organizada por la OEA a través de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP).

V. Grupo Asesor:

Este grupo aconsejará a la CIP particularmente para alcanzar los siguientes objetivos:

- (a) realzar los términos de la conferencia – incluye al país anfitrión. (b) adquirir apoyo político de los Estados Unidos y otros países para la conferencia. (c) obtener recursos financieros necesarios para la conferencia. (d) proveer asistencia técnica e institucional a la conferencia. (e) respaldar y procurar financiamiento para la ejecución del plan de cooperación interamericano de seguridad portuaria, particularmente la alianza entre los puertos de las Américas, y (f) promover la conferencia mundialmente. La secretaría identificará instituciones y agencias que serán invitadas a integrar el grupo.

VI. Instituciones auspiciadas:

La participación de instituciones públicas y privadas, agencias y firmas que colaborarán en proveer a la CIP de recursos técnicos, institucionales y financieros.

VII. Secretaría:

La secretaría de la CIP será la agencia ejecutora del proyecto de conferencia, así como la secretaría de la conferencia.

VIII. Participantes:

Los participantes de la conferencia serán: (a) representantes de los países miembros de la OEA (b) representantes de los países observadores permanentes de la OEA (c) representantes de organizaciones regionales e internacionales, y (d) operadores del sector privado e invitados especiales. Un total de 200 participantes se estima atenderán la conferencia. Los participantes esperados son: representantes de los países miembros de la OEA y países observadores. Ministros, embajadores, subsecretarios, presidentes de las autoridades portuarias, y otros oficiales del gobierno de alto nivel. Representantes de organizaciones internacionales y regionales: gerentes, directores y oficiales. Invitados especiales: expertos en la seguridad portuaria y ejecutivos de alto nivel de la industria.

IX. Convocatoria e invitados:

La OEA (a través de la CIP) convocará la conferencia. El alcalde de la ciudad anfitriona extenderá las invitaciones. Todos los participantes deberán ser acreditados por sus instituciones antes de la apertura de la conferencia.

X. Idiomas:

La conferencia será celebrada en inglés y español, con interpretación simultánea.

XI. Desarrollo de la conferencia:

La conferencia tendrá un presidente y dos vicepresidentes recomendados por el grupo asesor. El presidente será responsable de conducir las sesiones plenarias y de asegurarse que los objetivos de la conferencia sean alcanzados. Los vicepresidentes reemplazarán al presidente en su ausencia. Las sesiones de apertura y cierre serán organizadas por la secretaría. Los expositores realizarán sus exposiciones una tras otra, y al final de cada panel se invitará al dialogo. La secretaría producirá un informe final, el que incluirá las recomendaciones y conclusiones de la conferencia.

XII. Presentaciones:

Treinta y seis presentaciones serán expuestas por expositores que representan: (a) autoridad portuaria nacional o regional de los países miembros de la OEA; (b) directores portuarios u operadores portuarios de los principales puertos de los países miembros de la OEA y (c) expertos de organismos internacionales. La secretaría planeará, basada en las recomendaciones del grupo asesor el programa de la cuarta sesión plenaria. De ser posible, cada país miembro de la OEA (treinta y cuatro) deberá realizar una presentación. Adicionalmente, se llevarán a cabo dos presentaciones por organismos internacionales (ejemplo: IMO y CIP-OEA). Todas las presentaciones no deberán exceder a veinte minutos.

XIII. Plan de Cooperación Interamericano de Seguridad Portuaria:

Un Plan de Cooperación Interamericano de Seguridad Portuaria, (elaborado por la CIP y presentado en la primera sesión plenaria) será lanzado para asistir a las mayores necesidades de los puertos de los países miembros de la OEA en sus esfuerzos por cumplir con las nuevas regulaciones y estándares internacionales sobre seguridad portuaria. El plan prevé una participación integrada de la iniciativa privada y del gobierno para alcanzar los siguientes componentes: (a) capacitación; (b) asistencia técnica para la implementación de una alianza interamericana en seguridad portuaria; (c) centro de información y (d) e-puertos y una página web. La AICD contribuirá con un financiamiento básico para el plan, sin embargo se deben explorar otros recursos.

XIV. Producto de la conferencia:

Un informe final será presentado por la secretaría, el cual debe incluir las principales conclusiones y recomendaciones presentadas por expositores expertos de la conferencia. Esto será distribuido a todos los participantes, países miembros de la OEA y representantes de la CIP.

XV. Presupuesto:

En caso de que el proyecto cubra cada gasto, el presupuesto es aproximadamente menor de US\$ 300 mil dólares.

XVI. Financiamiento:

A ser explorado. Algunas alternativas para el financiamiento son: (a) contribuciones de instituciones que brindan apoyo. (b) Pagos aplicados a invitados especiales. (c) venta de publicidad (banners, logos, etc). (d) sala de exhibición para productos y servicios.

Carlos M. Gallegos

Secretario Ejecutivo

Comisión Interamericana de Puertos

Organización de los Estados Americanos

1889 F St. N.W. Washington DC 20006

Tel: (202) 458-3871

Fax: (202) 458-3517

E-mail: cgallegos@oas.org

6 de septiembre de 2003