
recursos naturales e infraestructura

Protección marítima y portuaria en América del Sur. Implementación de las medidas y estimación de gastos

Rodrigo García Bernal

María Teresa Manosalva

Sidney Rezende

Martín Sgut

Ricardo J. Sánchez (coordinador)



NACIONES UNIDAS



División de Recursos Naturales e
Infraestructura

Santiago de Chile, diciembre del 2004

El presente documento se basa en un trabajo preparado por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), División de Recursos Naturales e Infraestructura y el Comité de Coordinación Técnica de la Iniciativa Presidencial para la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur (IIRSA), integrado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA); como actividad conjunta sobre Protección Marítima y Portuaria en América del Sur en el marco del Proceso Sectorial de Integración sobre Sistemas Operativos de Transporte Marítimo de IIRSA.

Las opiniones vertidas en este documento no comprometen a las Organizaciones participantes, siendo responsabilidad de los autores del mismo, quienes además desean expresar su reconocimiento a los aportes recibidos de los señores Ignacio Vergara y César Sarria. Para mayores detalles, por favor dirigirse a trans@eclac.cl

Publicación de las Naciones Unidas
ISSN impreso 1680-9017
ISSN electrónico 1680-9025

ISBN: 92-1-322619-5
LC/L.2226-P
N° de venta: S.04.II.G.145

Copyright © Naciones Unidas, diciembre de 2004. Todos los derechos reservados
Impreso en Naciones Unidas, Santiago de Chile

La autorización para reproducir total o parcialmente esta obra debe solicitarse al Secretario de la Junta de Publicaciones, Sede de las Naciones Unidas, Nueva York, N. Y. 10017, Estados Unidos. Los Estados miembros y sus instituciones gubernamentales pueden reproducir esta obra sin autorización previa. Sólo se les solicita que mencionen la fuente e informen a las Naciones Unidas de tal reproducción.

Índice

Resumen	5
I. Normativas e iniciativas de protección	7
A. Introducción.....	7
B. La protección marítima y portuaria	9
C. El marco regulatorio de la protección.....	16
II. Avances en la implementación de las medidas	25
A. Percepción de usuarios y operadores respecto al código PBIP y el programa CSI	25
B. Grado de avance en la implementación de PBIP.....	30
C. Situación de la implementación código PBIP en países de América del Sur	32
III. Estimación de los gastos necesarios para la Implementación de las medidas de protección	43
A. Marco general y metodología de cálculo de gastos	43
B. Determinación de los gastos	45
C. Cálculo de la tarifa.....	52
D. Consideraciones complementarias	54
IV. Síntesis y conclusiones	57
Bibliografía	62
Serie recursos naturales e infraestructura: números publicados	63

Índice de cuadros

Cuadro 1	Resumen de los resultados de la encuesta	31
Cuadro 2	Argentina: exportaciones vía marítima según destino, correspondientes al año 2002	32
Cuadro 3	Brasil: exportaciones vía marítima según destino, correspondientes al año 2002	33
Cuadro 4	Bolivia: exportaciones vía marítima según destino, correspondientes al año 2002	34
Cuadro 5	Chile: exportaciones vía marítima según destino, correspondientes al año 2002	35
Cuadro 6	Colombia: exportaciones vía marítima según destino, correspondientes al año 2002	36
Cuadro 7	Ecuador: exportaciones vía marítima según destino, correspondientes al año 2002	38
Cuadro 8	Perú: exportaciones vía marítima según destino, correspondientes al año 2002	39
Cuadro 9	Paraguay: exportaciones vía marítima según destino, correspondientes al año 2002	40
Cuadro 10	Uruguay: exportaciones vía marítima según destino, correspondientes al año 2002	41
Cuadro 11	Venezuela: exportaciones vía marítima según destino, correspondientes al año 2002	42
Cuadro 12	Parámetros básicos del terminal tipo	44
Cuadro 13	Cálculo de tarifas por contenedor; en dólares, a distintas tasas de descuento	53
Cuadro 14	Cálculo de tarifas para distintos tamaños de puertos	53

Índice de recuadros

Recuadro 1	Contenidos mandatorios y recomendaciones de PBIP	17
------------	--	----

Índice de gráficos

Gráfico 1	Distribución de opiniones por operadores encuestados	26
Gráfico 2	Aplicación de medidas PBIB y CSI	27
Gráfico 3	Efectos esperados de la aplicación de las medidas	28
Gráfico 4	¿Quién debe pagar por los mayores costos?	29
Gráfico 5	Expectativas de costos por tonelada de carga no contenedorizada	29
Gráfico 6	Expectativas de costos por contenedor	30
Gráfico 7	Capacidad máxima, volumen operativo y tráfico de importación y exportación	45
Gráfico 8	Evolución de la tarifa con y sin escáner	54

Resumen

En los últimos años se ha observado un recrudecimiento de la violencia en el mundo, en el cual el terrorismo utilizó medios de transporte como vectores de sus ataques. Tal situación ha impulsado la adopción de medidas de prevención que están cambiando muchas prácticas arraigadas en los servicios y la infraestructura de transporte internacional, a través de la imposición de regulaciones de nuevo cuño.

Los puertos y los buques deben acogerse ahora a regulaciones provenientes de organismos multilaterales, y otras originadas en un país o grupo de países. Un momento importante en esta nueva realidad de la protección marítima y portuaria es el 1 de julio de 2004, con la entrada en plena vigencia de código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) dispuesto en el marco de la Organización Marítima Internacional.

En el presente trabajo se analiza la nueva situación de la protección marítima y portuaria en el mundo, el grado de avance en la implementación de las medidas a mediados del corriente año en América del Sur, y se presenta una estimación de los gastos implicados, para los puertos de la subregión.

I. Normativas e iniciativas de protección

A. Introducción

Diferentes hechos acaecidos en diversos lugares del mundo durante los últimos años, y especialmente los sucesos del 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos, han puesto de manifiesto que no existen países que estén completamente protegidos del terrorismo y las amenazas económicas. Los hechos han probado que la actividad delictiva, cualquiera sea su motivación, puede alcanzar y ocurrir en cualquier parte, en cualquier momento, no dejando a nadie exento en su accionar. En este sentido las proyecciones y dirección que dichas actividades pueden alcanzar, son difíciles de dimensionar. La mayoría de las acciones han sido dirigidas a centros masivos de actividad social y económica, pero no por ello otros objetivos selectivos no pueden ser atacados. En este sentido todos los objetivos identificables deberán ser cubiertos por las correspondientes medidas de protección.

Encontrándonos inmersos en un proceso creciente de interdependencia de todos los actores de la economía mundial, el caso de la globalización de los centros de producción y el transporte de los productos a los centros de consumos en el mundo, representan un alto nivel de dificultad para los controles y responsabilidades nacionales e internacionales, en relación a la protección y evaluación de los riesgos, de todas las actividades que ocurren dentro de la cadena logística del comercio internacional. De esta manera el transporte en todos sus

modos reviste un capítulo aparte y de manera específica especial preocupación presenta el transporte marítimo, sus interfases en los puertos, terminales costeros o interiores de cargas y pasajeros, zonas logísticas, centros de distribución y acopio, y proyectándonos podríamos señalar que son de nuestra preocupación todos los procesos, operaciones, de producción, transporte y manipulación de la carga desde de su origen al destino final. Vale decir, nuestra preocupación se puede proyectar a las operaciones desde origen hasta destino, en cualquiera de sus formas de comercio sean estas de importación o exportación.

Los dos tercios del comercio mundial, medido en valor, se traslada por vía marítima¹ y en las últimas dos décadas se ha consolidado la tendencia hacia la contenedorización y concentración de la actividad marítima y portuaria. Es decir, que grandes volúmenes de carga contenedorizadas tienen por destino pocas terminales que funcionan como puertos de distribución, lo cual indicaría que en caso de un atentado terrorista, este tendría un impacto significativo en el comercio mundial, produciendo altos costos económicos para la mayoría de las naciones. La posibilidad de ataques por medio de la utilización de contenedores que contengan armas de destrucción masiva, ha despertado preocupación a nivel mundial.

En términos prácticos, el cambio de visión respecto al problema de la seguridad en general, y en particular aquella relacionada con la actividad marítima, disparó el desarrollo de una amplia variedad de medidas de seguridad y protección, tanto tecnológicas como legislativas. Se han lanzado estas medidas para resistir la amenaza del terrorismo, en su sentido más amplio, para ir conformando un cuerpo de normas que atiendan el problema de la seguridad y la protección en instalaciones portuarias y buques. Por otra parte, pueden observarse distintos tipos de regulaciones multilaterales originadas en organismos internacionales y programas e iniciativas donde las regulaciones son establecidas por un país o grupo de países para el desarrollo del comercio con sus pares.

El grupo mencionado de programas, iniciativas y normativas sobre la seguridad del transporte tiene la potencialidad de poder cambiar ciertas prácticas arraigadas en la industria, no obstante su mal empleo podría generar medidas para-arancelarias muy significativas. Esto podría aparejar consecuencias legales y económicas a los países participantes del comercio internacional marítimo, creando condiciones que pueden derivar en sanciones comerciales hacia los países de menor desarrollo, afectando las condiciones de competitividad internacional, la eficiencia de las economías y provocando el aumento de costos en la operación del transporte.

A la vez, la aplicación sensata de medidas de seguridad y protección –en general- un mejor tratamiento de las mercancías del comercio internacional, provocarían una mayor eficiencia del sistema, acrecentando la provisión de un bien público a nivel global (la seguridad).

En consecuencia, es necesario contar con elementos de juicio que permitan estimar las repercusiones, efectos esperados y costos de implementación de las medidas dispuestas por la

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=5_2654

