



UNIVERSIDAD DE VALPARAÍSO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
ESCUELA DE INGENIERÍA COMERCIAL



**“CAMBIOS EN LA SEGURIDAD DEL TRANSPORTE MARÍTIMO Y SUS COSTOS POR
AMENAZAS TERRORISTAS, UN CASO PRÁCTICO: EXPORTACIONES DE CHILE A
PUERTOS NORTEAMERICANOS”**

**MEMORIA PARA OPTAR AL GRADO DE LICENCIADO EN CIENCIAS EN LA
ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS Y AL TÍTULO DE INGENIERO COMERCIAL**

PROFESOR GUÍA:

Sr. CARLOS VÁSQUEZ VÁSQUEZ

JORGE ARRÚE COLLAO

Viña del Mar, 2009

*A Maritza mi Esposa,
Y mis Hijos Joaquín, Martín y Tomás
Gracias por el incondicional apoyo y amor.*

Gracias a mi familia por estar juntos.

*Gracias esposa mía por tu
Permanente soporte.*

*Gracias Hijos queridos porque vuestra
Alegría me llena de energía*

*Gracias A mi Profesor guía Señor Carlos Vásquez, por sus
oportunos consejos, para que concluya esta etapa.*

*A los Profesores de nuestra Escuela por todo el tiempo compartido
durante este proceso de formación profesional.*

Jorge Arrué Collao

Índice

Introducción.....	4
Objetivo de la Memoria.....	9
Objetivo específico.....	9
Delimitación del Estudio.....	9
Hipótesis.....	10
Cap 1 El Terrorismo.....	11
Definición.....	13
Uso del Termino Terrorismo.....	14
Componentes del Terrorismo.....	15
Ataques.....	19
Democracia.....	23
Organizaciones Terroristas.....	23
Algunos casos de terrorismo de mayor impacto mundial.....	27
Capitulo II Acciones Mundiales Contra el terrorismo.....	30
Seguridad en el transporte marítimo.....	32
El código PBIP o ISPS.....	34
Administración de los niveles de seguridad para los buques.....	36
Seguridad en los terminales marítimos.....	39
Seguridad en los terminales marítimos.....	40
En la cadena de transporte.....	40
En el transporte aéreo.....	42

En los alimentos que son exportados a Estados Unidos.....	43
Manifiestos 24 horas.....	47
Acuerdos de iniciativas del transportista Oceánico.....	49
Un caso actual, Venezuela.....	50
Capitulo III Exportaciones de Chile a Puertos Norteamericanos.....	52
Exportaciones de Chile a Estados Unidos.....	54
Escaneo de contenedores desde el punto de origen.....	56
Manifiestos 24 horas.....	59
Conclusiones finales.....	65
Bibliografía y Anexos.....	67

Introducción

El intercambio comercial mundial ha tenido un importante desarrollo durante los últimos años, impulsado por el consumo, la innovación y tecnología. Esto ha permitido que tanto productores y consumidores de todo el planeta se vean beneficiados por la posibilidad de comercializar bienes y servicios haciendo uso de los bloques económicos, tratados de libre comercio y del comercio internacional.

De mismo modo, la industria del transporte marítimo ha debido ir enfrentando el desafío de transportar más carga, con buques cada vez más grandes. Los puertos no se han quedado atrás y han hecho millonarias inversiones para poder atender naves de gran tamaño que cargan y descargan centenas de contenedores en pocas horas.

En Panamá, la consulta ciudadana efectuada en octubre de 2006 sobre la propuesta de ampliación del Canal de Panamá fue aprobada por amplia mayoría, un 78,3% de los panameños aprobaron el multimillonario proyecto, el que según estimaciones de las autoridades tendrá un costo de 5.250 millones de dólares. El Presidente Martín Torrijos señaló *"Una vez más, el pueblo panameño es el protagonista de su propio destino; es una oportunidad histórica"*, *"Es tal vez la decisión más importante que le toca a esta generación"*, añadió el mandatario.

El plan consiste en la construcción de dos nuevas esclusas más anchas y largas para permitir el paso de buques de grandes dimensiones como los del tipo Post Panamax, que pueden llevar hasta 12.000 contenedores. Hoy, la vía sólo permite el paso de buques del tipo Panamax, con capacidad máxima de hasta 4.000 contenedores. Este canal, en el que transita un promedio de un poco más de 14.000 barcos al año y unos 300 millones de toneladas de carga, llegará a su punto de saturación entre 2011 y 2014, según las autoridades de ese país.

El 18 de agosto de 2009, La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) dio la orden de proceder para la construcción de las nuevas esclusas al consorcio Grupo Unidos por el Canal (GUPC) Grupo Unidos por el Canal, integrado por empresas de España, Italia, Bélgica y Panamá.

En Chile, la Presidenta Michelle Bachelet encabezó el miércoles 4 de Octubre de 2006, en Paine, la ceremonia de constitución del consejo asesor que será el encargado de entregar las propuestas para transformar a Chile en una **Potencia Agroalimentaria**. *“Tenemos todos los elementos y todas las oportunidades”,* asimismo, subrayó que *“abrirse al mercado internacional permite que se abran nuevas oportunidades donde los innovadores y los jóvenes pueden tener un espacio donde desarrollar sus inquietudes”*.

La mandataria consignó la inserción internacional de Chile y la apertura de mercados, señaló: *“una cosa es firmar acuerdos de Libre comercio y otra muy distinta es aprovecharlos en su plenitud y copar los mercados con nuestros productos”,* desafío que indicó como una prioridad para el sector.

Chile es un decidido impulsor del libre comercio. Es el país del mundo con el mayor número de tratados de libre comercio, firmados con áreas económicas que representan cerca del 90% de la población mundial (entre otros con NAFTA, Unión Europea, EFTA, Corea del Sur, China) lo que le da acceso preferencial a casi la totalidad del mercado mundial de bienes y servicios. Como resultado es una de las economías más globalizadas y competitivas del planeta, gracias a una política consensuada en torno a ésta materia durante más de 15 años¹.

Según estadísticas de Prochile en el primer trimestre del año 2008, Chile envió productos a 190 países de los cuales China lidera las importaciones principalmente con productos de origen mineral. Estados Unidos alcanza el segundo lugar con un 11.2 % de nuestras exportaciones en el mismo período.

Destino de exportaciones Chilenas por país Año 2008 de todas las empresas, todos los productos			
Número	País	Usd FOB	Porcentaje
1	CHINA	9,851,200,023	14.16%
2	ESTADOS UNIDOS (USA)	7,793,538,160	11.20%
3	JAPON	7,230,913,978	10.39%
4	HOLANDA	4,242,954,877	6.10%
5	BRASIL	4,164,543,124	5.99%
6	COREA DEL SUR	3,881,405,923	5.58%
7	ITALIA	3,404,122,124	4.89%
8	FRANCIA	2,277,474,970	3.27%
9	MEXICO	2,217,846,827	3.19%
10	ESPANA	1,978,402,117	2.84%
11	TAIWAN	1,957,985,614	2.81%
12	ALEMANIA	1,815,307,442	2.61%
13	INDIA	1,743,618,981	2.51%
14	PERU	1,488,128,044	2.14%
15	CANADA	1,414,570,937	2.03%
16	Otros 175 Países	14,117,519,257	20.29%
		69,579,532,398	

Cuadro 1. Fuente: Estadísticas de comercio Exterior. Pro Chile 2008

¹ Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales, Negociaciones Comerciales

El comercio y el transporte internacional tienen un gran desarrollo, sin embargo existen amenazas que surgen desde una esfera diferente. Las amenazas terroristas.

A inicios de la década se observó un recrudecimiento de la violencia en el mundo, en el cual el terrorismo utilizó los medios de transporte como vectores para sus ataques. Tal situación impulsó la adopción de medidas de prevención que han cambiando muchas prácticas arraigadas en los servicios y en la infraestructura de transporte internacional, a través de la imposición de nuevas regulaciones.

Los puertos y los buques debieron acogerse a regulaciones provenientes de organismos multilaterales y otras originadas en un país o grupo de países. Un momento importante es el 1 de Julio de 2004, con la entrada en plena vigencia del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) dispuesto en el marco de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Nos encontramos inmersos en un proceso creciente de interdependencia de todos los actores de la economía mundial, con una gran cantidad de centros de producción y el transporte masivo de productos a los centros de consumos en el mundo. Lo anterior representa un alto nivel de dificultad para el control y la evaluación de los riesgos, de todas las actividades que ocurren dentro de la cadena logística del comercio internacional.²

² Código Internacional para la Protección Marítima de los Buques y de las Instalaciones Portuarias" (ISPS Code, en Ingles, o PBIP en Español. Organización Marítima Internacional, enmienda Cap XI, Año 2002

En el presente estudio se describirán, en el Capítulo I, la definición de terrorismo, sus componentes, los tipos de ataques, las organizaciones terroristas más importantes, además de los atentados más graves perpetrados en los últimos cuarenta años y su distribución geográfica.

El capítulo II “Acciones Mundiales contra el Terrorismo”, se señalan las medidas que los países han adoptado para disminuir el riesgo de ataques terroristas en el transporte marítimo, aéreo, en la exportación de alimentos. Del mismo modo como las empresas que participan del comercio internacional han enfrentado las amenazas reforzando la seguridad en las instalaciones portuarias y los buques.

Finalmente, el tercer capítulo aborda el caso práctico “Exportaciones de Chile a Puertos Norteamericanos” en el cual se muestra cuáles han sido las medidas de seguridad que se han implementado en el mundo y especialmente Estados Unidos y cómo ha aumentado y podrá seguir aumentando el costo de las exportaciones Chilenas por la aplicación de tales medidas de mitigación contra atentados terroristas.

Objetivo de la investigación

Presentar el terrorismo desde una perspectiva menos conocida y divulgada en su relación con el comercio y transporte internacional.

Objetivo específico

Dar a conocer cuáles han sido los cambios en la seguridad del transporte marítimo y los costos en que la cadena de transporte ha debido incurrir para hacer frente a las exigencias planteadas por organismos internacionales y en especial Estados Unidos para mitigar los riesgos de atentados terroristas. Del mismo modo presentar como los actores del transporte y comercio internacional Chileno han enfrentado los cambios en la seguridad del transporte cumpliendo con las nuevas exigencias.

Delimitación del estudio

Si bien otras naciones como China y los países de la Unión Europea, han comenzado en los últimos años a imponer nuevas restricciones, plazos y condiciones a sus importaciones, con el propósito de evitar daños ecológicos, a la población y a la propiedad intelectual, este estudio se centrará en los costos y condiciones que ha impuesto Estados Unidos y organizaciones internacionales a esta industria.

Este análisis se enfocará además sobre las naves porta contenedores y sus cargas, dado que en éstas participan una mayor cantidad de exportadores. Al contrario de lo que ocurre con las cargas graneleras o de automóviles donde la cantidad de exportadores e importadores disminuye por lo masivo de las cargas.

Tipos de buques y sus cargas		
Graneleros	Sólidos	Granos – Concentrado de Cobre
		Sal
	Líquidos	Ácidos
	Gases	Gas Natural Licuado
Auteros	Camiones, Automóviles	
Cámara	Transporte de Fruta fresca o productos congelados	
Porta contenedores	Carga general en Contenedores	

Cuadro 2. Clases de buques y sus cargas

Hipótesis

A lo largo de esta memoria se busca comprobar si han aumentado los costos de transporte marítimo y de la industria, por la existencia de amenazas terroristas.

CAPÍTULO I

EL TERRORISMO

El 11 de septiembre del 2001, el mundo con dolor y asombro observó como un grupo de terroristas suicidas, burlando todos los sistemas de seguridad, efectuaba un ataque coordinado sobre diversos objetivos en los Estados Unidos, provocando grandes daños materiales y miles de muertes.

El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, inmediatamente después del atentado, llamó al mundo y especialmente a los Estados Unidos a trabajar juntos de manera urgente, para llevar a los culpables a la justicia y condenó en los términos más fuertes, el ataque terrorista. El Consejo alertó a la comunidad internacional sobre la evidente interrelación entre terrorismo, piratería, contrabando de armas y tráfico de drogas y llamó a combatirlos redoblando los esfuerzos para prevenir tales actos. Los efectos sobre el comercio internacional fueron severos, la industria aeronáutica aún no se recupera plenamente del impacto.

Este capítulo describe las distintas definiciones, elementos, componentes, formas de ataque del terrorismo, los actos de mayor impacto mundial, que permitirán comprender las razones de las acciones que han tomado los organismos internacionales, así como Estados Unidos en la prevención de estos ataques.

1.1- Definición: Según la Real Academia de la Lengua Española, **Terrorismo** tiene dos significados; 1. *Dominación por el terror*, y 2. *Sucesión de actos de violencia para infundir terror*.

Sin embargo, esta palabra tiene su nacimiento en Francia. Esta apareció por primera vez en Francia el S. XVIII, poco después la Revolución Francesa, durante el Reinado del Terror, período de la historia de la revolución Francesa entre 1793 y 1794. Este período se caracterizó por una brutal represión de los contrarrevolucionarios o a cualquier persona contraria al orden, mediante la ejecución o encarcelamiento.

El Reinado del Terror se desarrolló bajo la dirección del Comité de Seguridad Pública, cuerpo colegiado de doce integrantes encabezado por Maximiliano Robespierre, quien luego caería víctima de su propia campaña de terror.

Una definición creada por un grupo de expertos de la Organización General de las Naciones Unidas de señala al Terrorismo como *“Cualquier acto, destinado a causar la muerte o lesiones corporales graves a un civil o a un no combatiente, cuando el propósito de dicho acto, por su naturaleza o contexto, sea intimidar a una población u obligar a un gobierno o a una organización internacional a realizar una acción o abstenerse de hacerla”*³.

³ Resolución 1566 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. (2004)

El gobierno de Estados Unidos en su Ley federal incluye una definición para este término el cual es: ***El uso ilegal de la fuerza o violencia en contra de cualquier individuo u propiedad con el propósito de intimidar o amedrentar el gobierno, la población civil o cualquier entidad de los mismos, para promover objetivos políticos o sociales.***

1.2- Uso del término Terrorismo, Hay consenso que el término terrorista no es del todo claro, la palabra tiene connotaciones negativas intrínsecamente, ya que es generalmente aplicada al oponente, al enemigo, o a quienes no son agradables o se les prefiere ignorar.

Bruce Hoffman (1998), en su libro “Dentro del terrorismo” señala que el uso del término depende del punto de vista de cada persona. El uso de este término implica un juicio moral ya que si una parte puede acusar de terrorismo a la otra, indirectamente esta persuadiendo a otros a adoptar su punto de vista moral. Es por esta razón que denominar a alguien o a una organización “Terrorista”, llega a ser inevitablemente subjetivo.

Los grupos que son llamados terroristas, a menudo prefieren términos que reflejen su lucha ideológica o étnica, los ejemplos en esta materia incluyen: separatistas, luchadores pro libertad, liberadores, revolucionarios, vigilantes, militantes, paramilitares, guerrillas, rebelde, **Jihadi o Mujaheddin** (comprometido con la guerra santa) o **Fedayeen** (preparado para el martirio).

En Estados Unidos, durante la administración del presidente Ronald Reagan frecuentemente llamaban a los **Mujahidenes Afganos** como luchadores de la libertad, durante su guerra contra la Unión Soviética. Veinte años más tarde cuando una nueva generación de afganos lucha contra lo que perciben un régimen instalado por potencias extranjeras, sus ataques son considerados como terroristas por el Presidente George W. Bush.

1.3. Componentes del terrorismo.



Cuadro 1.1 Componentes y tipos de ataques del Terrorismo. Elaboración propia.

Las definiciones oficiales de terrorismo siguen criterios claves, como lo son: los objetivos, motivos, perpetradores, y la legitimidad o legalidad de acto. También se reconoce un acto terrorista por los siguientes conceptos:

- **Violencia:** Según el centro de Estrategia y Estudios Internacionales, Virginia, USA, la única característica general del terrorismo es que estos actos involucran violencia y simultáneamente la amenaza de esta misma.
- **Impacto psicológico y temor:** Los ataques son llevados a cabo en tal forma que maximizan la severidad y permanencia del impacto psicológico en las personas. Cada acto terrorista es producto de una lógica que debe impactar a gran cantidad de personas. Por esta razón es que son blancos de estos ataques los “símbolos nacionales” para demostrar su poder y atacar las fundaciones de los países o sociedades que atacan. Los ataques del 11 de septiembre en el World Trade Center de Nueva York, simbolizaba que las bases de la economía de EEUU y sus ideales capitalistas podían ser atacadas.
- **Motivación política:** Se caracterizan los ataques terroristas por tener en común propósitos políticos, esta es la principal diferencia entre un ataque terrorista y un ataque que puede ser perpetrado por una persona a la sociedad. Se considera al terrorismo como una táctica política que es usada como último recurso cuando ningún otro medio es útil para producir los cambios que estos grupos persiguen.
- **Causar daño civil:** A través de tiempo se ha hecho patente que las víctimas de estos actos sean civiles, no porque ellos sean amenazas para estos grupos, si no más bien porque permite que el temor circule rápidamente en la sociedad y junto a este, el mensaje que justifica sus fines políticos.

- **Injusticia o ilegalidad de los actos:** Se refiere a las acciones directas de gobiernos legítimos o de grupos en su representación sobre la población del mismo país o de otra nación. Actos de gobierno que pueden ser violentos, o que operen en base al temor, y que persigan fines políticos podrían no ser considerados actos terroristas si estos son ejecutados por agentes que tengan una legítima autoridad gubernamental, como podría ser el bombardeo de ciudades, cuyo propósito es debilitar el soporte civil a las fuerzas enemigas. Sin embargo, estas acciones cuando son repetidas tienden a perder legitimidad política y filosófica en los gobiernos que tienen como práctica recurrente estas acciones con objetivos civiles.⁴
- **Estrategias, métodos de ataque:** El terrorista busca desmoralizar y paralizar a su enemigo con temor y también presionar a los gobiernos a acceder a sus peticiones.

Mientras que cada grupo puede tener distintas motivaciones y objetivos, todos estos tienen una característica común, y es conseguir la mayor publicidad con el objeto de intimidar y generar los mensajes sociales para alcanzar sus objetivos. El terrorismo emplea la propaganda como táctica para asegurar la atención de las personas a través de los medios de comunicación⁵.

⁴ Mock, Ronald 2004. Responses to Terrorism and Tyranny. Universidad de California, Cáp 1 pp. 24-28

⁵ Garrison, Arthur. 2004. "Definiendo el Terrorismo"; Defining Terrorism". Estudios de Justicia Criminal. pp. 259-279

A menudo los daños son hechos con mecanismos explosivos, como los utilizados en el metro de Londres, en Julio de 2005. En el primer ataque al World Trade Center de New York, se usó gas para hacer estallar el camión estacionado bajo la torre norte, ataque que dio muerte a seis personas e hirió a varios cientos.

- **Entrenamiento:** Existen campos de entrenamiento para terroristas. Para los ataques de Septiembre de 2001, los pilotos recibieron cursos de vuelo. El rango de preparación depende del nivel de apoyo que la organización terrorista posea y de los estados que puedan apoyar económicamente estos grupos. El entrenamiento generalmente incluye acondicionamiento físico, artes marciales, uso de armas de fuego, explosivos, inteligencia y contrainteligencia. Entrenamiento más avanzado pueden incluir familiarización cultural, idiomas y técnicas de vigilancia.
- **Financiamiento:** La preparación de un ataque dependerá de la envergadura del daño que se persigue. Algunos de los secuestradores de los vuelos en EEUU compraron boletos de primera clase y pagaban sus cursos de piloto sin problema, lo que manifiesta el apoyo económico que reciben las células terroristas. Sin embargo, ocurre con frecuencia que grupos terroristas cometan asaltos, secuestros, tráfico de drogas y de armas para el financiamiento de sus operaciones. A Osama Bin Laden se le atribuye un millonario financiamiento a actividades terroristas.

1.4.- Ataques:

Los actos de terror pueden ser llevados a cabo por grupos o estados, sin embargo, la forma más común de ejecución, son llevados a cabo por células, grupos secretos y pequeños, altamente motivados a servir a una determinada causa. No obstante, muchas de las acciones ejecutadas, tales como septiembre 11, el ataque al metro londinense y las explosiones en Bali el 2002, fueron planeadas y llevadas a cabo por grupos como, miembros de familia, amigos cercanos, y otros con una estrecha red social⁶.

Algunos tipos de Ataques son:

- Autos bombas
- Ataques suicidas con artefactos explosivos
- Secuestros de personas
- Secuestros de naves de carga, pasajeros, aeronaves
- Asesinatos
- Tortura
- Bioterrorismo
- Ciberterrorismo

Estas dos últimas, Bioterrorismo y Ciberterrorismo son formas más recientes de ataque y por tanto se explican a continuación.

⁶ Robert Pape, "La Lógica Estratégica de la Célula Terrorista", Revista Americana de Ciencias Políticas, 2003 Edición 97, pp. 1-19.

Bioterrorismo es el término utilizado para definir el empleo criminal de microorganismos patógenos, toxinas o sustancias dañinas contra la población con el propósito de generar enfermedad, muerte, pánico y terror.

Es utilizado también para denominar la introducción en un país de material biológico con agentes Fito-patógenos, enfermedades cuarentenarias, insumos químicos o cualquier otro tipo de material que atente contra la vida y la salud de las personas.

Este término, Bioterrorismo, fue profusamente difundido durante el último trimestre de 2001, cuando el bacilo de ántrax fue encontrado en cartas que iban dirigidas a congresistas de Estados Unidos. Esta situación desató la alarma en los servicios de correo de todo el mundo, especialmente cuando se trataba de correspondencia proveniente de ese país. El bacilo finalmente dejó un balance de cinco muertos, y un gran temor en la población.

Chile no estuvo exento de estos ataques y el magistrado Juan Guzmán Tapia recibió un sobre sospechoso en su oficina, el que fue retirado por Carabineros y Bomberos, y enviado al Instituto de Salud Pública para su análisis. El subsecretario del Interior de ese entonces, Jorge Correa Sutil, presentó el requerimiento judicial contra quienes resulten responsables por el envío de esporas de ántrax. El subsecretario planteó que *"técnicamente es un hecho terrorista, al menos en cuanto tiene por objeto causar alarma pública, que ya la ha causado"*.

Por su parte, el jefe del departamento de Infectología del Hospital Luis Calvo Mackenna era el destinatario de una carta que contenía esporas de ántrax procedente de Suiza. La Corte de Apelaciones de Santiago designó a la jueza Rosa María Maggi para investigar el caso del sobre con esporas que contenía la bacteria enviada a un centro de especialidades en la comuna de Las Condes. El caso fue cerrado sin que se determinaran responsabilidades.

El 13 de marzo de 1989, la Agencia de Control de Alimentos y Fármacos (Food and Drug Administration, FDA) de los Estados Unidos informó del hallazgo de dos granos de uva proveniente de Chile, contaminados con cianuro. Lo anterior llevó a la FDA a aplicar, sin previa consulta al gobierno de Chile, un embargo a la fruta chilena, desatando así la llamada “crisis de las uvas”, poniendo en jaque a uno de los pilares del modelo exportador chileno. Cuatro días más tarde, luego de arduas negociaciones entre representantes de los gobiernos de Chile y los Estados Unidos y la suscripción de acuerdos sobre rigurosos controles sanitarios, este último país anunció el fin al embargo. El daño económico causado a Chile en el intertanto ascendió a más de 400 millones de dólares⁷.

⁷ Eduardo Engel. https://www.u-cursos.cl/ingenieria/2005/1/IN75Q/1/material_docente/objeto/59894

Ciberterrorismo, también llamado terrorismo electrónico es el uso de medios de tecnologías de información, comunicación, informática, electrónica o similar con el propósito de generar terror o miedo generalizado en una población, clase dirigente o gobierno. Investigaciones del FBI⁸ de Estados Unidos señalan que los medios informáticos son usados principalmente como medios de comunicación entre grupos terroristas y como medios de propaganda de sus causas. Sin embargo se reconoce como una amenaza la seguridad de la información tanto de las personas como de los gobiernos teniendo presente el gran desarrollo que han tenido los medios informáticos en todo el mundo.

⁸ Federal Bureau Investigation FBI, "Cyberterrorism Fact or Fancy". Por Mark M. Pollit (2000)

1.5- Democracia

La relación entre el terrorismo y democracia es compleja, investigaciones⁹ señalan que el terrorismo es más común en naciones con una libertad política intermedia y que las naciones que menos sufren el flagelo son aquellas más democráticas. Algunos ejemplos de terrorismo en países no democráticos, incluyen a la ETA, mientras estuvo bajo el régimen de Francisco Franco, Sendero Luminoso bajo el gobierno de Alberto Fujimori, y el partido del Kurdistan, cuando Turkía era dirigida por líderes militares.

1.6 - Organizaciones Terroristas

Estas se pueden agrupar por causas o motivos de lucha, entre los más importantes y conocidos por sus actos de violencia están:

Organizaciones Terroristas		
Religiosos	Cristianos	Ejército de Dios Ejército del Señor
	Islámicos	Al-Gamaá al-Islamiya Al Qaeda Movimiento Islámico del Turkestán Oriental Hamas Hezbollah, o “fiesta de Dios”
	Sikh	
Nacionalistas		IRA, Ejército Republicano Irlandés Jammu, Organización para la liberación de Cachemira ETA Frente para la Liberación de Palestina
Políticos	Comunistas Leninistas Marxistas Maoistas	Frente patriótico Manuel Rodríguez Ejército de Liberación Nacional, Colombia Fuerzas armadas revolucionarias de Colombia Sendero Luminoso, Perú Movimiento Tupác Amaru, Perú Brigadas Rojas, Italia

Cuadro 1.2 Organizaciones Terroristas. Elaboración Propia.

⁹ Universidad de Harvard, Publicaciones archivos de gaceta 4 Nov 2004, Alberto Abadie, Profesor Asociado de Políticas Públicas

Religiosos Cristianos:

Ejército de Dios, grupo revolucionario armado que se opone al gobierno Budista militar de Burma y luchan por la doctrina basada en los principios del cristianismo, están establecidos en Tailandia y han atacado la embajada de Burma en Bangkok el año 1990 y 2000.

Ejército del Señor, grupo terrorista cristiano pagano que opera en el norte de Uganda y que persigue el derrocamiento del gobierno para crear un país basado en los diez mandamientos. Es el mayor conflicto político, religioso en toda África en la actualidad.

Religiosos Islámicos: Se han identificado 38 distintos grupos en el mundo, de los cuales los más representativos por sus actos violentistas son:

Al-Gama'a al-Islamiya, en Egipto. Persigue el establecimiento de un estado islamista en Egipto, usualmente atacan edificios gubernamentales, de policía y militares, turistas y edificios considerados moralmente ofensivos.

Al-Qaeda, presente en Afghanistan, Pakistan, y se presume que en Europa y EEUU. Su significado en español es “La fundación” o “La base”. También se conoce como Al-Jihad, Ejercito islámico para la liberación de los lugares sagrados. Otro nombre es Fundación para la salvación Islámica y la red de Osama Bin Laden.

Movimiento Islámico del Turkestan Oriental, Grupo separatista asociado a Al Qaeda que busca el establecimiento de un estado Islámico en la región autónoma de XinJiang en China.

Hamas en la zona oriental de la franja de Gaza, conocida también como Movimiento de Resistencia Islámico, es una organización Palestina creada en 1987 al comienzo de la primera guerra santa o Intifada, se han hecho conocidos por suicidios con bombas contra civiles Israelíes.

Hezbollah, o “fiesta de Dios”, es una organización Islámica con poder político y militar en el Líbano. Sigue una versión distinta de la ideología Shi desarrollada por el Ayatollah Ruhollah Khomeini, líder de la revolución de Irán. Este grupo tiene tres objetivos. La erradicación de imperialismo occidental del Líbano, la transformación del Líbano de un estado multi confesional a uno estrictamente islámico y la destrucción completa del estado de Israel.

Religiosos Sikh, de fuerte presencia en la India. El principal grupo es el de las fuerzas del comando de Khalistan, una organización que busca la formación de un estado Sikh en Khalistan y en la vecina región de Punjab. El grupo es descrito como terrorista por el gobierno de India y como luchadores de la libertad por quienes los apoyan.

Organizaciones nacionalistas:

IRA Ejército Republicano Irlandés, organización paramilitar que perseguía el objetivo de contar una Irlanda unida e independiente del Reino Unido, por el uso de la violencia. Sus acciones violentistas declinaron a partir del acuerdo de Belfast, en el que se acordaba un proceso de paz para Irlanda del norte.

Organización Jammu para la liberación de Cachemira, movimiento separatista secular que demanda la independencia de Cachemira de India y Pakistán, países que reclaman a esta provincia como propia.

Organización ETA, para la independencia de la autonomía Vasca del resto de España. Sus principales operaciones se concentran en Bilbao, San Sebastián y Donostia en el Cantábrico Español.

Frente para la Liberación de Palestina, creada en 1964 y sus objetivos declarados eran la destrucción del Estado de Israel mediante la "lucha armada", llamaba al retorno de los refugiados palestinos y a la fundación de un Estado independiente para los palestinos desde el Río Jordán hasta el Mar Mediterráneo.

Organizaciones Políticas:

Grupos Comunistas, Leninistas, Marxistas y Maoístas: El Ejército de Liberación Nacional, Colombia ; El frente Patriótico Manuel Rodríguez, Chile ; Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia ; Sendero Luminoso – Perú ; Movimiento Revolucionario Túpac Amaru (MRTA) – Perú ; Brigadas Rojas – Italia.

1.7- Algunos casos de terrorismo de mayor impacto mundial

- Masacre de atletas olímpicos de Israel en las olimpiadas de Munich, 1972
- La fallida explosión en el hotel Brighton, Inglaterra, para asesinar a la entonces primer ministro Margaret Thatcher, 1982.
- La explosión del vuelo 182 de Air India, procedente de Canadá, 1985
- La destrucción del vuelo 103 de Pan Am, sobre Lockerbie, Escocia, 1988
- Primer ataque al World Trade Center, New York, EEUU, 1993
- Destrucción del edificio de la AMIA, Buenos Aires, 1994
- La destrucción de las embajadas de EEUU en Kenya y Tanzania, 1998
- Destrucción de edificios de departamentos en Rusia, dejó 300 muertos y la detonación de una segunda guerra a Chechenia, 1999
- Segundo ataque al World Trade Center, New York, USA, 2001
- Ataque al parlamento Indio New Delhi, 2001
- Masacre de pascua en Netanya, Israel. Gatilló la operación escudo defensivo, 2002
- Explosiones en centro turístico de Bali, Indonesia, 2002
- La toma del teatro de Moscú, Rusia, 2002
- Ataques al sistema ferroviario de Madrid, España, 2004
- La ocupación de la escuela de Beslan, Russia, 2004
- Explosiones en buses y subterráneos de Londres, Inglaterra, 2005
- Segundo ataque con bombas en Bali, Indonesia, 2005
- Explosión de bombas en el tren de Mumbai, India, 2006
- Explosión de autobomba en Aeropuerto de Barajas, España 2006

- Explosiones suicidas en Pakistán, en las que muere Benazir Bhutto ex primer ministra de ese país, 2007
- Explosión de un camión bomba en el hotel Marriott en Islamabad, Pakistan, 2008
- Ataques coordinados en Bombay, India, a una estación de ferrocarril, Hotel Taj Mahal , 2008

Atentados terroristas de mayor impacto en el Mundo

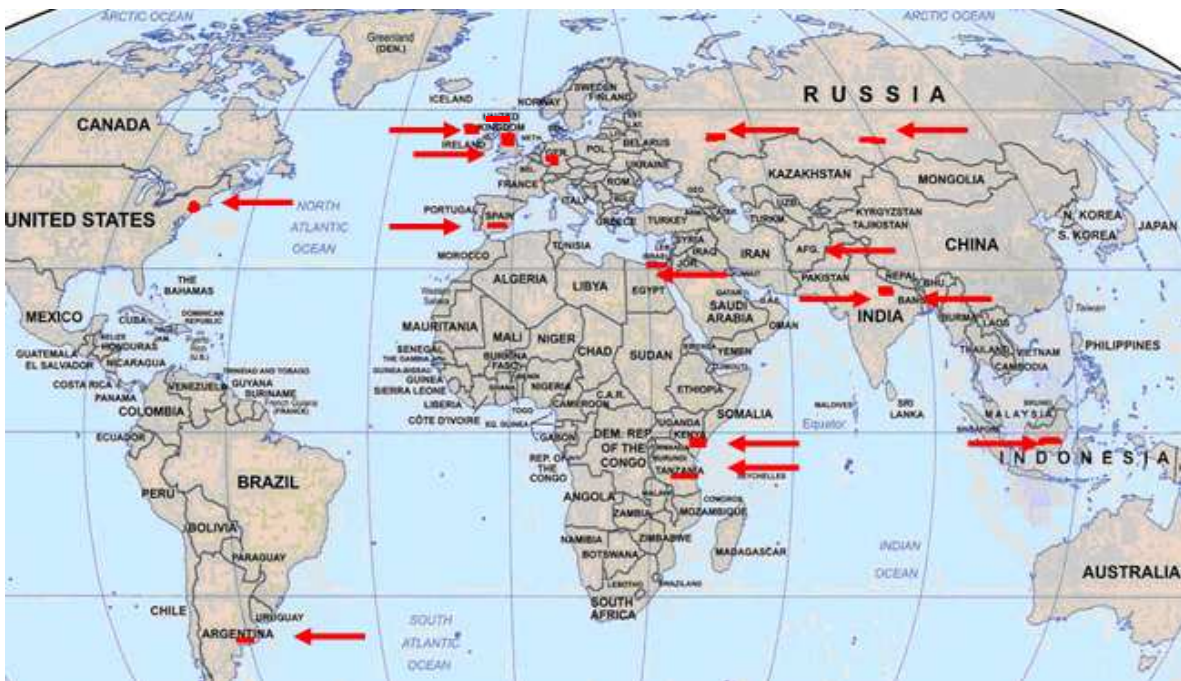


Fig 1.1 Distribución de ataques terroristas.

En este capítulo, se entregaron antecedentes para entender el significado del término terrorista, se indicaron los grupos terroristas más conocidos por sus ataques junto con describir la forma en que las células u organizaciones prepara, financian y ejecutan sus ataques. También se han indicado los actos más violentos e impactantes en los últimos cuarenta años, los cuales han dejado miles de víctimas alrededor del mundo y millonarias pérdidas materiales.

Estos antecedentes son útiles para comprender el actual estado de las amenazas en el mundo, y especialmente que estos actos violentistas pueden surgir desde cualquier lugar del mundo afectando a las personas, al control de estas y las relaciones entre los distintos países.

Para poder entender la forma en que el mundo, y especialmente Estados Unidos como blanco de amenazas terroristas, se está protegiendo de este flagelo mundial, es necesario conocer las actuales medidas de prevención que se han tomado para minimizar y evitar estos ataques. Dada la importancia de EEUU en el comercio internacional, las iniciativas norteamericanas terminarán por imponerse, ya sea vía nuevas normas o resoluciones de organismos de las Naciones Unidas o mediante la vía de acuerdos bilaterales. Estos aspectos serán mostrados en el siguiente capítulo.

CAPÍTULO II

ACCIONES MUNDIALES CONTRA EL TERRORISMO

Durante años los participantes del comercio y transporte internacional han utilizado el término inglés “safety” como sinónimo de “seguridad industrial”, entendido como tal la protección a las personas, bienes, naves y puertos.

Luego del atentado de septiembre de 2001, la conclusión fue unánime respecto a que el terrorismo se había globalizado y la comunidad internacional decidió que se necesitaban nuevas normas respecto a “security”, entendido ahora como “seguridad antiterrorista”.

En la Conferencia Diplomática sobre Protección Marítima realizada en Londres en Diciembre de 2002, la Organización Marítima Internacional, OMI (IMO en su sigla inglesa), adoptó nuevas disposiciones en las cuales, por primera vez, la comunidad marítima internacional organizada, establece medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo en naves y puertos. Tales medidas se establecen en el Código de Protección de Buques y Puertos (PBIP, en Inglés ISPS) que entró en vigencia desde el 1 de julio de 2004.

El lema de la OMI “Una navegación segura en mares limpios”, es reemplazada por “Una navegación segura y **protegida y eficiente** en mares limpios”.

Estados Unidos, por su parte, también reforzó sus medidas de seguridad mediante la utilización de sus organismos internos, llevando “la frontera de ese país, más allá de sus límites” aumentando la prevención, la capacidad de reacción de sus equipos antiterroristas y aumentando los controles desde los países de origen a las cargas y personas con destino a USA.

2.1- Seguridad en el transporte marítimo

Evolución de prioridades en Seguridad Marítima		
Década de 1980	Década de 1990	Década del 2000
Hurto	Drogas	Terrorismo
Drogas	Polizones	Piratería
Polizones	Hurto	Polizones
Terrorismo	Terrorismo	Drogas
		Hurto

Cuadro 2.1: Prioridades en Seguridad Marítima. División de Comercio Internacional- CEPAL Diciembre 2006

El 7 de octubre de 1985, un grupo del Frente de Liberación Palestina, fuertemente armado secuestró al buque de pasajeros Achille Lauro, frente a las costas de Egipto, mientras cubría la ruta Alejandría-Port Said, en repudio al bombardeo por Aviones israelíes de la sede de la OLP en Túnez, ocurrido cinco días antes.

El grupo retuvo a los pasajeros y a la tripulación como rehenes y reclamaron poner rumbo al puerto de Tartus en Siria y la liberación de 50 palestinos detenidos en cárceles israelíes. Al negársele el permiso para tocar puerto en Siria, los secuestradores asesinaron a un pasajero. El barco se dirigió a Port Said, y tras dos días de negociaciones los palestinos se entregaron a las autoridades egipcias a cambio de un salvoconducto para dejar el país por avión. El 10 de octubre dejaron Egipto en un avión comercial, que a poco de despegar fue interceptado por cazas navales norteamericanos, que lo obligaron a aterrizar en la Estación Aeronaval Sigonella, en Sicilia, donde los secuestradores fueron detenidos por la policía italiana.

Como resultado de éste episodio, el primer hecho denominado terrorista contemporáneo contra la navegación, la Organización Marítima Internacional (IMO por sus iniciales en Inglés) emitió la Resolución A.584 sobre medidas para prevenir actos ilegales, tras la recomendación de la Asamblea General de las Naciones Unidas para adoptar las medidas adecuadas destinada a la prevención de actos ilegales contra pasajeros y tripulación a bordo de buques.

Un año antes del atentado a las torres gemelas, el 12 de Octubre de 2000, un destructor, el USS Cole, sufrió un atentado en el puerto de Aden, República de Yemen. Un bote cargado con explosivos, con una tripulación suicida fue detonado en la banda de estribor del buque, causando un forado y matando a 17 tripulantes e hiriendo a 39. La operación fue organizada por un grupo hasta entonces poco conocido: Al-Qaeda.

2.2- La convención internacional para la seguridad de la vida en el mar.

SOLAS (Safety of Life at Sea por sus iniciales en inglés), Seguridad de la vida en el Mar, es el más importante tratado sobre la seguridad en naves mercantes. Su primera versión data de 1914, en respuesta al hundimiento del MV Titanic y en ella describe el número de botes salvavidas, equipos de emergencia, procedimientos de seguridad, así también como el monitoreo continuo de radio escuchas.

Nuevas versiones fueron adoptadas posteriormente 1929, 1948, 1960, 1974 y 2002. En esta última versión se establece el código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, (PBIP - ISPS).

Esta versión requiere que se establezcan niveles de seguridad en forma permanente según la actividad de la nave, ya sea entrando a un puerto, mientras se encuentra en el muelle de atraque o en el mar durante su navegación.

También confirma el rol del Capitán en ejercicio de su juicio profesional sobre decisiones necesarias para mantener la seguridad de la nave en todo momento. Esta no debe ser afectada ni por el armador o el arrendador de la nave según sea el caso.

2.3- El código PBIP o ISPS

Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, o International Ship and Port Facilities Security más adelante referido como “El código”. Dada su importancia es necesario referirse específicamente a esta norma que es la base más actualizada sobre seguridad y sobre la cual se rige la mayoría de los países del mundo.

Es una medida internacional de aplicación obligatoria para los 140 países, listados en el anexo 1, adheridos a la Organización Marítima Internacional (OMI), y que provee una red consistente y estandarizada para la evaluación de riesgos que obliga a los gobiernos, las compañías navieras, y autoridades portuarias, a que confeccionen planes de seguridad para sus buques y puertos. Nuestro país es miembro de esta organización desde el año 1972.

Cada gobierno adherido a la OMI será el encargado de la seguridad de las instalaciones portuarias que constará de tres componentes esenciales:

Primero se deben identificar y evaluar los bienes e infraestructuras que son críticos, en las instalaciones portuarias como también las áreas o estructuras que si fuesen dañadas podrían causar pérdidas humanas o daños a la economía o al medio ambiente del entorno de las instalaciones portuarias.

Segundo se debe identificar las amenazas actuales de aquellos bienes e infraestructuras para priorizar las medidas de seguridad.

Tercero: la evaluación debe consignar la vulnerabilidad de la instalación portuaria mediante la identificación de su debilidad en protección física, integridad estructural, infraestructura de transporte, utilidades y otras áreas dentro de las instalaciones de puerto que puedan ser un posible blanco de ataque terrorista.

Con el objeto de homologar los niveles de seguridad de las naves y puertos del mundo, El Código ha definido tres niveles para uso internacional, los que son:

- Nivel de Seguridad 1: normal, existe una ausencia de riesgo próximo.
- Nivel de Seguridad 2: o denominado de alerta, se establecerá cuando exista un elevado riesgo que se produzca un incidente de seguridad.
- Nivel de Seguridad 3: se establecerá en el período en que sea inminente que se genere un incidente de seguridad.

2.3.1- Administración de los niveles de seguridad para los buques

Para administrar estos niveles de seguridad y coordinar las acciones necesarias para evitar desastres, pérdidas de vidas humanas y daños materiales, las empresas relacionadas con el transporte marítimo, han debido generar planes de seguridad, además designar oficiales a cargo de ésta y contar con equipo adecuado para repeler ataques o evitar las intrusiones que puedan constituirse en un riesgo para la tripulación y la nave.

- **Verificación y certificaciones**

El Código establece indicaciones relativas a la verificación y certificación del cumplimiento de las disposiciones del mismo, de la etapa inicial, en caso de renovaciones y con auditorias intermedias, por lo que el buque llevará a bordo un Certificado Internacional de Seguridad del Buque (ISSC) que indicará su cumplimiento del código, que serán sujeto de verificación por la Autoridad Portuaria en los puertos en los cuales la nave recale.

- **Información de la nave y su carga**

Se podrá requerir a bordo información sobre el buque mismo, su carga, pasajeros y tripulación, previamente a su entrada a Puerto, y es responsabilidad de la Compañía suministrar información precisa y actualizada sobre los propietarios y controladores del buque.

Existen circunstancias establecidas en las que podrá negarse la entrada a Puerto, si el buque, las instalaciones portuarias que ha visitado previamente, u otro buque con el que haya interactuado recientemente estén considerados violando las disposiciones del SOLAS o el PBIP - ISPS.

- **Sistema de Identificación Automático**

Para todos los buques de carga, que efectúen viajes internacionales se ha dispuesto a partir del 1 de julio de 2004 la instalación obligatoria de un Sistema de Identificación Automático (AIS), que emite una señal electrónica en la que transmite permanentemente la posición del buque, la identificación de la nave y el nombre de la compañía propietaria de la nave.

- **Sistema de Alerta de Seguridad del Buque**

Del mismo modo, se exige que las naves tengan un Sistema de Alerta de Seguridad del Buque (SSAS) para que la tripulación pueda advertir a autoridades u otras naves de un secuestro terrorista, estableciéndose normas detalladas para la instalación y uso de ambos sistemas.

- **Oficiales de seguridad de la Compañía Marítima**

Cualquier compañía de navegación, deberá designar un Oficial de Seguridad para la misma Compañía, y un Oficial de Seguridad de Buque para cada uno de los buques que opere. Cargos con responsabilidades específicamente definidas como también están claramente definidos los requisitos para su entrenamiento y simulacros que deben efectuar periódicamente.

Entre las responsabilidades del Oficial de seguridad de la Compañía se establece que será el encargado de asegurar se efectúe el estudio de seguridad del buque, para cada barco bajo su jurisdicción, señalando también medidas operativas de seguridad física que se adoptarán a bordo para cerciorarse que siempre se opere en un nivel de seguridad 1.

También indicará las medidas adicionales o reforzadas que se pueden tomar a bordo para operar en el Nivel de Seguridad 2, e indicará las acciones preparatorias que se adoptarán para permitir responder a las instrucciones que se reciban de una autoridad respondiendo al Nivel de Seguridad 3.

2.3.2- Seguridad en los terminales marítimos

Del mismo modo en que la aplicación del código PBIP - ISPS ha afectado a las empresas navieras, ha tenido su efecto en los terminales marítimos, por medio de:

- Planes de seguridad para la Instalación Portuaria
- Oficiales de Seguridad de la Instalación Portuaria
- Monitoreo y control de accesos a los recintos y a las naves
- Monitoreo de las actividades de personal y carga
- Disponibilidad de comunicaciones de seguridad encriptadas
- Certificaciones y ejercicios de simulacros de ataques.
- Evaluaciones de los riesgos de seguridad de las instalaciones portuarias
- Mejoras en la infraestructura
- Medidas de seguridad aplicables a los empleados
- Seguridad informática
- Implementación de cámaras de vigilancia
- Entrenamiento en seguridad a los empleados
- Scanners de contenedores

La implementación de estas medidas, requiere que su puesta en marcha sea efectiva y eficiente, ejecutando entrenamientos y simulacros de ataques para asegurar su funcionamiento, llevando registros periódicos de los simulacros efectuados en las actividades marítimas portuarias, los cuales son fundamentales para mantener la certificación.

2.4- La seguridad en los Estados Unidos

2.4.1- En la cadena de transporte

Desde los ataques de Nueva York, Estados Unidos tomó una serie de medidas para controlar los riesgos en los medios de transporte terrestre, portuario y aeroportuario. En septiembre de 2006, el Presidente de EEUU, George W Bush, solicitó al congreso la autorización para aumentar en un 7% el presupuesto de seguridad nacional o "**Homeland Security**", dejando en manos del "**Custom and Borders Protección, CBP**" (Aduanas y Protección de Fronteras) la tarea de coordinar las distintas oficinas de seguridad relacionadas con el control de ingresos de personas y mercaderías a ese país. Este aumento lo justificó para incrementar aun más la seguridad de esa nación, entre las medidas que el gobierno norteamericano destacó para ese año están:

La creación de la Oficina de Identificación, coordinación y operaciones "**Office of Screening Coordination and Operations (SCO)**", cuya misión será detectar, identificar, y seguir a cualquier persona o carga en cualquier parte del mundo que sea una potencial amenaza para la seguridad del país.

Aumentará el presupuesto del programa de **Iniciativa en Seguridad de Contenedores (CSI)**, "Container Security Initiative", el cual se basa en una revisión preliminar de los contenedores en sus países de origen. Para el **año 2012** **será obligatoria** la inspección de todos los contenedores de importación a EEUU.

La actual norma en operación de **Asociación Comercial Aduanera Contra el Terrorismo** “Customs Trade Partnership Against Terrorism (**C-TPAT**)” la cual se orienta a toda la cadena de suministros desde el piso de la fábrica, hasta las instalaciones del importador en EEUU, será reforzada e incluirá validaciones adicionales de control de terrorismo.

El presidente Bush firmó además a comienzos de octubre de 2006 la ley de seguridad en los principales puertos de Estados Unidos, que incluye una serie de medidas para prevenir ataques terroristas, en ese contexto, el mandatario reiteró que promulgará la medida que autoriza levantar un muro doble de 700 millas en la frontera con México. Al realizar un balance en seguridad nacional, Bush enfatizó: *"vamos a defender nuestro territorio y vamos a ganar la guerra contra el terrorismo"*.

"Proteger a nuestro país requiere de la protección de nuestras fronteras", afirmó Bush. Agregó que desde que inició su mandato en el año 2001, se han duplicado los fondos de seguridad fronteriza de 4,600 millones de dólares a 9,500 millones de dólares.

"Hemos incrementado la cifra de agentes fronterizos de nueve mil a poco más de 12 mil. Hemos actualizado la tecnología y la infraestructura a lo largo de la frontera. Hemos detenido y deportado a más de seis millones de personas que ingresaron de manera ilegal a Estados Unidos. Se trata de un progreso importante, pero nos queda mucho trabajo por hacer", declaró

2.4.2- En el transporte aéreo

El control de los pasajeros en los aeropuertos no se quedó atrás y se hizo obligatoria la prohibición de embarcarse llevando en el equipaje de mano cualquier tipo de líquidos o gel, incluyendo bebidas, jugos, vinos, alcohol o agua. Para lo cual se hace una meticulosa revisión al equipaje antes del embarque. Del mismo modo los pasajeros deben frecuentemente pasar por los controles de rayos equis los cinturones metálicos y el calzado. También está prohibido a bordo de la aeronave transportar cualquier elemento metálico punzante que pudiese ser usado como elemento de ataque.

Actualmente algunos aeropuertos de Estados Unidos están en un programa piloto de seguridad “Biométrica” llamado “Global Entry”, que fue desarrollado por la Agencia de Aduanas y Protección de Fronteras de ese país en un esfuerzo por extremar las medidas de seguridad en los vuelos nacionales e internacionales. En este plan piloto los pasajeros que arriben a estos aeropuertos deberán insertar su pasaporte en una máquina lectora, dar sus huellas digitales y responder algunas preguntas para así recibir un ticket el cual debe ser mostrado al oficial de Aduanas y Fronteras.

2.4.3- En los alimentos que son exportados a Estados Unidos

La Ley de Bioterrorismo, o de Terrorismo Biológico, promulgada en el año 2002, que deja a la **FDA** (Food and Drug Administration, en Inglés, Administración de Drogas y Alimentos) con la responsabilidad de proteger y resguardar la seguridad e inocuidad de todos los alimentos y bebidas para el consumo humano y animal, lo que da un amplio espectro de productos que abarcan, los frutícolas, hortofrutícolas, lácteos, productos del mar, alimentos enlatados y congelados que llegan a los Estados Unidos, en contra de actos potenciales terroristas. La ley consta de 5 capítulos que comprenden los siguientes aspectos:

- ❖ Preparación Nacional contra el Bioterrorismo y emergencias en salud pública.
 - ❖ Incremento de controles sobre agentes biológicos peligrosos y de toxinas.
 - ❖ Protección de la seguridad del suministro de alimentos y medicamentos.
 - ❖ Seguridad y garantía del agua potable
 - ❖ Disposiciones adicionales.
-
- **Registro de instalaciones alimenticias.**

Esta norma requiere que las instalaciones alimenticias, locales y extranjeras que procesan, empacan o almacenan alimentos para el consumo humano o animal sean registrados en la FDA. Su propósito es proveer información suficiente y confiable sobre las instalaciones y distribución de los productos alimenticios para consumo humano y animal.

El registro debe ser hecho por el dueño, o representante de la instalación extranjera o cualquier persona autorizada por esta para actuar por ella. Se requiere además que la empresa tenga un representante en EEUU, ya sea local o extranjero con domicilio conocido.

- **Consecuencias por no Registrarse**

La falta del registro, actualización de elementos requeridos, o de cancelación de registro se considera por la Ley un acto prohibido, por lo que se puede iniciar una acción civil o bien un juicio penal, para solicitar a una Corte Federal que interponga los recursos legales pertinentes contra aquellas personas que hayan incurrido en actos prohibidos.

En el caso de las instalaciones en el extranjero, si el registro es requerido y no se lleva a cabo adecuadamente, los alimentos provenientes de tales instalaciones que se importen a EE.UU., serán retenidos en el puerto de entrada del producto a menos que la FDA o la Oficina de Aduanas y Protección de Fronteras (CBP) dispongan lo contrario. Los productos alimenticios quedar retenidos hasta que el establecimiento se haya inscrito y se entregue el número de registro a la FDA. Todos los gastos ocasionados por traslado, almacenaje etc. serán a cargo de empresa exportadora.

- **Notificación Previa de Embarque de Alimentos**

Una vez registrada la empresa, y previo a la exportación de productos alimenticios para consumo humano o animal, la FDA deberá recibir notificación previa de todas las partidas de alimentos que entren en los EE.UU., incluidos regalos, muestras, muestras para laboratorio, e incluso alimentos que se exportarán a otro país vía EE.UU.

Las notificaciones previas deben recibirse y notificarse electrónicamente a la FDA al menos 8 horas antes del arribo, si es por vía marítima, esta notificación es electrónica y se hace a través de la página de Internet de la FDA. Esta notificación la debe hacer el Exportador, su representante legal, el importador o agente representante en los EEUU.

- **Consecuencias si no se Realiza la Notificación Previa**

Los alimentos importados que no cuenten con la notificación previa adecuada serán sujetos a rechazo y retención en el puerto o en almacén de destino.

Del mismo modo, un error involuntario en las descripciones o el simple hecho de no coincidir en un 100% el manifiesto de carga con las mercancías físicamente transportadas podría traducirse en una prohibición de ingresarlas a los Estados Unidos.

- **Establecimiento y Mantenimiento de Registros**

Quienes fabriquen, procesen, envasen, transporten, distribuyan, reciban, almacenen o importen alimentos destinados al consumo humano o animal en los EE.UU. deben establecer y mantener registros durante dos años. No existe un formato específico definido, sin embargo se requiere en forma obligatoria:

- ❖ Identificar las fuentes anteriores inmediatas, de todos los alimentos recibidos.
- ❖ Tipo de alimento, incluyendo la marca y la variedad específica.
- ❖ Fecha de recepción, número de lote o identificador, cantidad y tipo de envase.
- ❖ Identificar a los receptores posteriores de todos los alimentos emitidos.
- ❖ Nombre de la empresa que entregó el alimento al transportista y su domicilio.
- ❖ Identificación de todos y cada uno de los medios de transporte utilizados.

Detención administrativa de embarques de alimentos

La ley de Bioterrorismo autoriza a la FDA retener alimentos si ésta tiene pruebas o información confiable de que dichos alimentos representan una amenaza de consecuencias graves para la salud, o de muerte para las personas o animales en los Estados Unidos.

2.4.4- Manifiestos 24 horas

Los manifiestos contienen el detalle de todas las cargas transportada por el buque. Describen la información de mercaderías, peso, volumen, número de contenedor y sellos, cargados en cada puerto. El servicio de Aduanas de Estados Unidos estableció a partir del 2 de Diciembre de 2002, la obligación del envío electrónico del manifiesto de carga por parte de las compañías navieras 24 horas antes del embarque de estas.

Con la información recibida, la Aduana responde dentro de las 24 horas si tiene objeción en el embarque de algún contenedor, objeción que se denomina "HOLD" o retención, lo que significa que el contenedor no puede ser exportado y debe permanecer en el país de origen de las mercaderías. Esta retención se puede generar por información incompleta o errónea generada por el exportador.

Este cambio se ha justificado por la tarea preventiva que ha asumido la Aduana de EEUU, a través de un cuerpo superior organizado denominado Protección Aduanera Fronteriza (CBP por sus iniciales en Inglés de Customs and Border Protection), la cual evalúa el riesgo del transporte de armas de destrucción masiva o de elementos explosivos para la comisión de actos terroristas en contenedores cargados con destinos a EEUU.

Las infracciones a estas normas oscilan entre US \$5.000 y US \$10.000 por cada contenedor manifestado y deben ser pagadas por la empresa transportista,

cuando se trate de descripciones inválidas, incompletas o ambiguas del contenido de la carga, inconsistencia en los números de contenedores e incluso discrepancias en los números de los sellos de estos equipos y se podrá incluso ordenar el desvío del buque para evitar el descargue o tránsito de esa mercancía en los Estados Unidos.

Esta medida es importante de destacar, dado que la norma que se aplicaba, antes del atentado de las torres gemelas en New York, indicaba que las empresas navieras debían declarar las cargas que iban a ser descargadas o que se encontraban en tránsito por cualquier puerto de EEUU, 48 horas antes de la recalada de la nave en el primer puerto de ese país.

Si el contenedor no es embarcado, éste quedará estacionado en el patio de contenedores de la Terminal, sujeto a cobros de almacenaje, que son cobrados por permanencia diaria y son de responsabilidad del cliente. Esta situación se mantiene hasta que la Aduana de Estados Unidos acepta el embarque y hay disponibilidad de buques y espacios en éstos para transportar las mercaderías.

Las compañías navieras han debido asignar, reclutar y entrenar recursos humanos a la tarea de controlar que en cada puerto esté toda la documentación disponible antes del embarque para dar cumplimiento a este requerimiento que aplica a estas empresas.

2.4.5 Otras Medidas de Seguridad, acuerdos de iniciativas del transportista Oceánico.

Conocido en Inglés como “Sea Carrier Initiative Agreement”, es un esquema de trabajo en el cual transportistas y dueños de buques que ingresan a puertos de Estados Unidos, acuerdan aplicar varias medidas de seguridad para prevenir el contrabando de drogas. Si durante una revisión de la autoridad marítima de EEUU, el servicio de Guarda Costas de ese país, encuentran drogas ilegales, las penas que normalmente se aplican para estos casos podrían ser reducidas o exoneradas. Durante los últimos años, Autoridades Aduaneras de Estados Unidos, han recibido un gran número de alertas tempranas de miembros de las tripulaciones cuando actividades sospechosas han sido observadas en las faenas de embarque, permitiendo a las autoridades el decomiso de grandes cantidades de drogas ilegales. ¹⁰.

Luego de los atentados de Septiembre de 2001, este programa fue cambiado de nombre y denominado programa de iniciativas del transportista, en Inglés Carrier Initiative Program (CIP), el cual está en revisión por el departamento de Protección de fronteras y Aduanas de Estados Unidos, (CBP)

¹⁰ Michael Everard, U.S. Coast Guard and Customs Deputy

2.4.6- Un caso actual, Venezuela

El Servicio Guardacostas de Estados Unidos impuso a partir del 23 de enero de 2009 restricciones a las embarcaciones provenientes de puertos venezolanos por razones de seguridad. Esta medida se basa en que el Gobierno venezolano se ha negado en "repetidas ocasiones a peticiones para revisar las medidas de seguridad adoptadas por los puertos venezolanos¹¹", para establecer si son efectivas y compatibles con los requerimientos del Departamento de Seguridad Nacional.

Entre las disposiciones de obligatoria aplicación está el incrementar la vigilancia de las entradas de acceso a la embarcación, aumentar el personal de seguridad de ser necesario, y llevar un registro detallado de todas las medidas adoptadas durante la estadía en aguas venezolanas. Además, antes de entrar a aguas estadounidenses, el capitán deberá consignar a las autoridades del Servicio Guardacostas un informe detallado de todas las actividades realizadas y novedades a bordo de la nave, registro de la tripulación y de las personas que estuvieron a bordo mientras la embarcación permaneció en puertos venezolanos.

Las medidas serán aplicadas "a cualquier tipo de embarcación", incluyendo barcos privados y supertanqueros de Venezuela que transportan crudo hacia refinerías estadounidenses. Además de Cuba, Venezuela es el único país del hemisferio occidental que ha sido recientemente objeto de este tipo de restricción operativa.

¹¹ US Coast Guard. Boletín informativo de seguridad marítima Nro. 01-09, Enero 2009.

Este capítulo analizó las normas que se han sido establecidas por la Organización Marítima Internacional para proteger la vida de las personas y la seguridad de las instalaciones portuarias alrededor del mundo, con el objeto de evitar y prever los riesgos y brechas de seguridad que podrían ser vulnerables frente a un ataque terrorista.

Estados Unidos, implementó además sus propias medidas de prevención. Coordinó todos los esfuerzos de control de seguridad en una sola organización y ha llevado el control de su frontera más allá de sus límites en una tarea de ir globalizando los controles en origen. Esto es especialmente importante y sensible para aquellos países con los que EEUU mantiene un alto intercambio comercial.

Todo esto significará costos importantes de implementación para los puertos de países en desarrollo, costos que se verán en el caso práctico.

CAPÍTULO III

CASO PRÁCTICO:

EXPORTACIONES DE CHILE A PUERTOS NORTEAMERICANOS

Chile ha diseñado y mantenido una política para las negociaciones exteriores con miras a la apertura económica y la ampliación del mercado para la producción nacional. En general se ha buscado la forma de abrir paso a los principales productos de exportación del sector, como las frutas, las hortalizas, lácteos, las carnes de aves y cerdos, los vinos y las semillas, entre otros¹².

Nuestro principal comprador de productos frutícolas y agropecuarios, es Estados Unidos. Por el corredor marítimo del Pacífico se embarcan unos 150 mil contenedores al año, cargados con uvas, paltas, melones, kiwis, arándanos, duraznos y productos agropecuarios etiquetados como "Product of Chile.

Dado que nuestro comercio internacional se realiza principalmente a través del transporte marítimo, y que la entrada en vigencia del Código PBIP - ISPS significa un cambio en la Industria Portuaria, el mismo implicará a ésta costos adicionales. Los que se describirán a continuación.

¹² Inserción de la agricultura chilena en los mercados internacionales, Oficina de Estudios y Políticas Agrarias

3.1 EXPORTACIONES DE CHILE A ESTADOS UNIDOS

Según datos del Departamento de Transporte de EEUU. Chile ocupa el lugar número 21 dentro de los países más exportadores a ese país en el período comprendido entre los años 2000 al 2008.

Exportaciones en Contenedores a EEUU, por País y volúmenes acumulados años 2000 al 2008.

País	Ranking	Acumulado	País	Ranking	Acumulado
China	1	52,903,723	Belgica	16	1,697,676
Hong Kong	2	8,309,054	Francia	17	1,677,910
Japon	3	6,830,182	Costa Rica	18	1,454,293
Taiwan	4	5,259,787	España	19	1,402,960
Corea del Sur	5	4,595,348	Honduras	20	1,398,446
Alemania	6	4,294,630	Chile	21	1,382,236
Italia	7	4,084,105	Guatemala	22	1,338,191
Tailandia	8	3,476,632	Filipinas	23	1,312,734
Brasil	9	3,447,239	Turquia	24	933,016
Indonesia	10	2,620,230	Pakistan	25	867,930
India	11	2,559,152	Ecuador	26	822,427
Malasia	12	2,291,103	Rep. Dominicana	27	812,968
Holanda	13	2,205,063	Colombia	28	778,852
Reino Unido	14	1,930,985	Australia	29	758,437
Vietnam	15	1,704,228	Israel	30	726,423

Cuadro 3.1 Elaboración propia con datos del Departamento de Transporte de Estados Unidos, MARAD.

La evolución de las exportaciones, medidas en contenedores en el mismo período por año, es el siguiente:

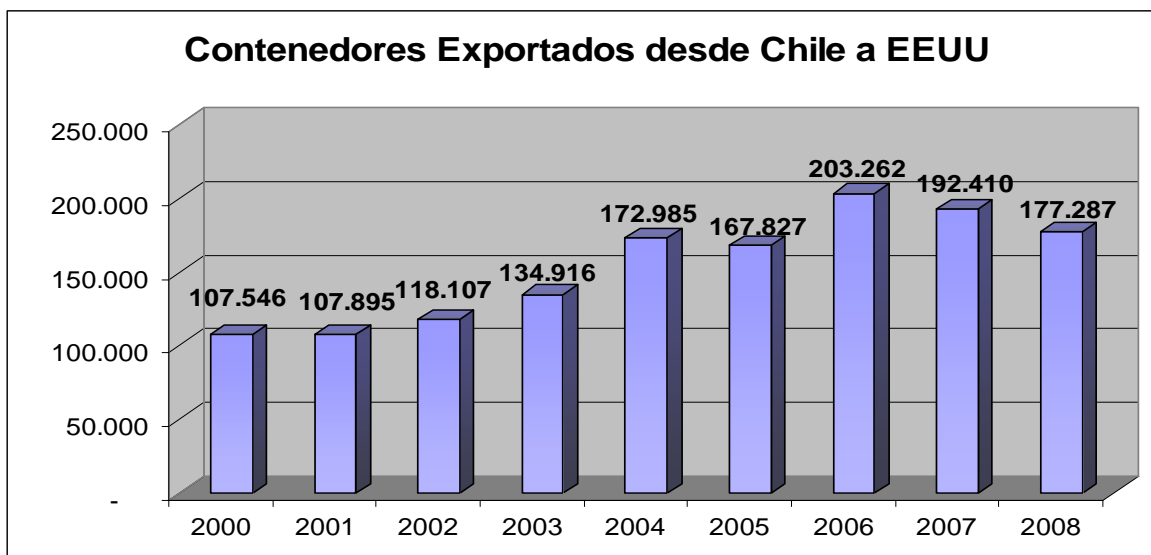


Gráfico 3.1 Elaboración propia con datos de Departamento de Transporte de Estados Unidos, MARAD

De acuerdo a la información de las bases de datos del Banco Central de Chile, durante el año 2008, los destinos más importantes de las exportaciones Frutícolas y Agropecuarias son las siguientes:

Exportaciones Agropecuarias, Frutícolas totales por país		
Acumulado Enero a Diciembre de 2008		
Lugar	País	Participación
1°	ESTADOS UNIDOS	30.42%
2°	JAPÓN	9.27%
3°	HOLANDA	6.17%
4°	VENEZUELA	5.49%
5°	MÉXICO	4.35%
6°	ESPAÑA	3.97%
7°	REINO UNIDO	3.96%
8°	ALEMANIA	3.77%
9°	CHINA	3.35%
10°	RUSIA	3.10%
11°	BRASIL	2.75%
12°	ITALIA	2.55%
13°	COREA DEL SUR	2.14%
14°	FRANCIA	2.01%
15°	OTROS PAÍSES	16.70%
	Total exportado	100,0 %

Cuadro 3.2 Banco Central de Chile , Base de datos estadístico

De los datos anteriores se desprende la relevancia que alcanza para Chile la relación comercial que mantiene con los EEUU, especialmente en el sector Agropecuario y Frutícola, que ha tenido un gran desarrollo en los últimos años y además tiene un apoyo gubernamental especial para convertir a Chile en Potencia Alimentaria. Esto tiene una mayor importancia al considerar que EEUU en virtud de sus decisiones de prevención de ataques terroristas imponga controles de seguridad para evitar estas amenazas.

3.2 Escaneo de contenedores desde el punto de origen

El Servicio Nacional de Aduanas de Chile ofrecerá una alternativa a la exigencia de Estados Unidos de que todos los contenedores que ingresan a su territorio, por vía marítima, a partir del año 2012 salgan escaneados desde sus puntos de despacho. La idea es abortar cualquier intento de actos terroristas, así como de tráfico de drogas.

El director regional de Aduanas de Talcahuano, Alcides Tapia y el fiscalizador Claudio Cid, hicieron ver que el tema es de alta preocupación en la zona. "Sólo San Vicente Terminal Internacional, aporta con el 38% del total de todos los contenedores que salen desde Chile a Estados Unidos¹³", agregó que el escaneo de un contenedor significará a lo menos un costo de US\$ 40, que se sumarán al costo del proceso de exportación.

¹³ Extraído de " Mundo Marítimo, edición del 6 de Marzo de 2009

Además, un escáner para puertos cuesta sobre US\$ 5 millones, hay que contar con al menos dos por terminal que despacha a Estados Unidos y, en Chile, hay aproximadamente 10 puertos desde los que sale carga en contenedor a ese país. La inversión, en tiempos de crisis financiera, es significativa y, además: "escanear todos los contenedores no sólo eleva el costo de exportación, también demora los tiempos de embarque", subrayó Tapia.

El consultor internacional, Martin Sgut expuso, en junio del 2004, en la Reunión de IIRSA (Integración de la Infraestructura Regional Suramericana) con auspicio de CEPAL y OMI realizada en Montevideo, un modelo para determinar los costos de implementar el Código PBIP – ISPS y otras medidas, entre ellas el uso de scanners para revisar contenedores.

La siguiente tabla explica cómo el costo del scanner impacta en los costos de las medidas de protección en un puerto.

Supuestos:

- Costo Scanner: USD 6.000.000
- Costo Mantención: USD 900.000
- Costo Operación Anual: USD 120.000
- Vida Útil: De 10 a 15 años
- Tasa de descuento 12 %

- La tarifa será aplicada a todos los contenedores llenos, de Exportación e Importación. Si el costo se asignara sólo a los contenedores exportados a EEUU, éste resultará mucho más alto.

Tipo de Puerto	Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3	Tipo 4	Tipo 5
Capacidad máxima en teus del terminal	200,000	400,000	600,000	800,000	1,000,000
Volumen máximo operacional	150,000	300,000	450,000	600,000	750,000
Volumen actual de containers de impo y expo	50,000	100,000	150,000	200,000	250,000
Costo CSI con scanner En US\$ /teu	45,95	23,98	16,66	13,00	10,80

Cuadro 3.3 .Fuente: CEPAL, Boletín FAL No. 216

Teu: Twenty-Foot Equivalent Unit, unidades equivalentes a un contenedor de 20 pies

La tarifa debe ser interpretada como una referencia a un puerto o terminal que debe invertir en equipamiento y preparación a las nuevas normas de seguridad y no como una tarifa sugerida.

Con el objeto de evaluar cuál sería el costo en dólares de Estados Unidos de implementar el CSI también conocido como “scanning” de contenedores en Chile, se presenta a continuación un cuadro esta estimación.

Año	2006	2007	2008
Tarifa Estimada por utilización de Scanner	23,98	23,98	23,98
Teus exportados a USA	203.262	192.410	177.287
Teus exportados a Todos los destinos	1.845.741	1.977.902	2.195.611
Gasto extraordinario en Usd por Teus a USA	4.874.223	4.613.992	4.251.342
Gasto extraordinario en USD por Teus Todos los destinos	44.260.869	47.430.090	52.650.752

Cuadro 3.4 .Elaboración Propia con datos del Sistema de Empresa Públicas; Estadísticas Portuarias. Boletín FAL No. 216 CEPAL y datos de Departamento de Transporte de Estados Unidos, MARAD

Tomando como referencia el año 2008, el gasto extraordinario por CSI alcanzaría los Usd 4.251.342 considerando solo los containers exportados a USA, y

Usd 52.650.750 cobrando el “scanning” de todos los destinos.

La tarifa de Usd 23,98 se utilizó en el ejemplo de valorización de costos considerando que en Chile existen 10 puertos representados por la “Empresa Portuaria” en cada uno de ellos cuya principal función es la de administrar los frentes de atraque, tanto concesionados como públicos. Estos puertos tienen distintos volúmenes de operación y capacidad. Estos son: Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, Talcahuano, Puerto Montt, Chacabuco y Punta Arenas.

Se desprende del cuadro 3.4 que habrá un aumento del costo de transporte por la implementación de las medidas CSI, el cual será traspasado a las compañías que participan del transporte internacional y especialmente a los clientes quienes pagarán este mayor costo con recargos a los cobros en los fletes marítimos.

3.3 Manifiestos 24 horas.

Esta norma comentada en el Capítulo II, cobra importancia al valorizar los costos que ha significado para las empresas navieras cumplir con este requisito frente a la Aduana de Estados Unidos. Estos son:

- Costo de la emisión de la documentación de exportación, conocimientos de embarque o “Bills of lading (B/Ls)”, los cuales deben ser informados a la Aduana de EEUU, y que son cobrados a los clientes. Los cobros pueden oscilar entre los Usd 25,00 y Usd 35,00 por B/L.

- Costo del almacenaje de los contenedores que no son aceptados para embarque por errores o información incompleta proporcionada por el cliente, hasta ser embarcadas en otra nave una vez son aceptadas. Costos que son de cargo del cliente.
- Cobros administrativos que las agencias representantes de las compañías marítimas les hacen a estas por el mayor costo que provoca la generación de la documentación de la carga en los nuevos plazos.

Para valorizar estos costos, se tomarán los datos de contenedores importados por EEUU desde Chile, teniendo en consideración lo siguiente:

- La Aduana de EEUU exige la completa información de los Conocimientos de Embarque o B/l's, independiente si un B/L cubre en forma total o parcial un contenedor, ya que esta unidad puede transportar carga para varios recibidores, por lo tanto se da la relación de un contenedor cubre muchos B/L's, o un B/L ampara varios contenedores.
- Los rechazos de embarque efectuados por la Aduana de EEUU pueden ser rectificadas y aceptados dentro de un tiempo limitado, en caso contrario, el contenedor quedará en "hold" o espera hasta que sean resueltas los errores detectados. Considerando que estas detenciones pueden generarse en cualquier puerto chileno, se utilizará una tarifa promedio de los terminales portuarios para estimar este costo.

Estimación de costos pagados por los clientes chilenos por la confección de B/Ls con carga destino USA, costo por B/L, Usd 25,00.

Año	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Teus Exportados	134.916	172.985	167.827	203.262	192.410	177.287
Costo por B/Ls	25	25	25	25	25	25
(A)Teus por cada B/Ls	1	1	1	1	1	1
(B)Teus por cada B/Ls	2	2	2	2	2	2
(C)Teus por cada B/Ls	3	3	3	3	3	3
Costo Usd (A)	3.372.909	4.324.617	4.195.683	5.081.559	4.810.256	4.432.175
Costo Usd (B)	1.686.455	2.162.308	2.097.842	2.540.780	2.405.128	2.216.088
Costo Usd (C)	1.124.303	1.441.539	1.398.561	1.693.853	1.603.419	1.477.392

Cuadro 3.5 .Elaboración Propia con datos del Departamento de Transporte de Estados Unidos, MARAD, e Informe Unctad "Container Security" Febrero de 2004, cobros de las Compañías Marítimas.

Estimación de costos pagados por los clientes chilenos por la confección de B/Ls con carga destino USA, costo por B/L, Usd 35,00.

Año	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Teus Exportados	134.916	172.985	167.827	203.262	192.410	177.287
Costo por B/Ls	35	35	35	35	35	35
(A)Teus por cada B/Ls	1	1	1	1	1	1
(B)Teus por cada B/Ls	2	2	2	2	2	2
(C)Teus por cada B/Ls	3	3	3	3	3	3
Costo Usd (A)	4.722.073	6.054.463	5.873.956	7.114.183	6.734.358	6.205.045
Costo Usd (B)	2.361.036	3.027.232	2.936.978	3.557.091	3.367.179	3.102.523
Costo Usd (C)	1.574.024	2.018.154	1.957.985	2.371.394	2.244.786	2.068.348

Cuadro 3.6 .Elaboración Propia con datos del Departamento de Transporte de Estados Unidos, MARAD, e Informe Unctad "Container Security" Febrero de 2004, cobros de las Compañías Marítimas.

Considerando el año 2008, los cobros extras que se realizan a los clientes por procesar la documentación de la carga podrían alcanzar montos de Usd 4,4 MM y Usd 6,2 MM, dependiendo del nivel tarifario y cantidad de B/Ls emitidos para los clientes.

Cuando los contenedores son rechazados para embarque por la Aduana de EEUU, estos deben ser almacenados en los recintos portuarios, hasta que sea resuelto el problema que generó el “hold” o detención y hasta que hayan naves con espacios disponibles. Generalmente las compañías navieras tienen itinerarios o servicios semanales, por tal razón en la estimación se asume una custodia al interior del terminal de siete días.

Año	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Teus Exportados	134.916	172.985	167.827	203.262	192.410	177.287
Teus Rechazados	124	75	49	71	63	57
Almacenaje 7 días (*)	560	560	560	560	560	560
Costo Almacenaje Usd	69.440	42.000	27.440	39.760	35.280	31.920

(*) Promedio de los puertos de San Antonio, Valparaíso, San Vicente y Antofagasta
Cuadro 3.7 .Elaboración Propia con datos del Departamento de Aduanas y Fronteras, CBP.GOV, y Tarifas públicas de los terminales privados en los puertos señalados.

El cuadro 3.7, hace referencia a los costos de almacenaje de los contenedores que no pudieron ser exportados oportunamente. Sin embargo, las demoras en las entregas de las mercaderías en el puerto de descarga, termina afectando la imagen y credibilidad del exportador.

Lo anterior es especialmente sensible en organizaciones que administran inventarios bajos o que tienen dificultades para almacenar existencias.

Todo el conjunto de medidas, elementos y controles de seguridad utilizados, han repercutido en los precios de los fletes oceánicos, por medio de la aplicación de recargos por seguridad, así tanto los exportadores como los importadores han debido pagar el costo de las medidas de protección, las que también repercuten en los precios que reciben los consumidores finales.

El envío de la documentación a la Aduana de EEUU, para su aprobación recae en el agente representante del armador en el puerto donde se embarcan los contenedores. Tomando en cuenta la premura del envío y lo delicado del proceso, ya que un contenedor no embarcado puede traer consecuencias económicas y de prestigio del cliente, las agencias marítimas cobran además de las remuneraciones normales un derecho o porcentaje del cobro por B/L que hace la compañía naviera el cliente, el cual normalmente es de un 10 por ciento.

Año	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Teus Exportados	134.916	172.985	167.827	203.262	192.410	177.287
Tarifa Agente por B/L Usd	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
(A)Teus por cada B/Ls	1	1	1	1	1	1
(B)Teus por cada B/Ls	2	2	2	2	2	2
(C)Teus por cada B/Ls	3	3	3	3	3	3
Costo Usd (A)	337.291	432.462	419.568	508.156	481.026	443.218
Costo Usd (B)	168.645	216.231	209.784	254.078	240.513	221.609
Costo Usd (C)	112.430	144.154	139.856	169.385	160.342	147.739

Cuadro 3.8 .Elaboración Propia con datos del Departamento de Aduanas y Fronteras, CBP.GOV.

El cuadro 3.8 permita evaluar el costo de la naviera por el sólo concepto de remunerar al agente por la emisión de B/Ls con destino EEUU.

En este capítulo se hizo una estimación de costos para revisar los contenedores que ingresen a los Estados Unidos. Para el año 2012, todos los contenedores que ingresen a ese país deberán ser revisados electrónicamente en el país de embarque.

Este costo dependerá de las decisiones que las autoridades tomen respecto a los puertos considerados como prioritarios por sus condiciones y volúmenes de carga. Esto podría desplazar a los exportadores a buscar puertos alternativos más económicos y con la tecnología exigida.

Actualmente existen costos asociados al cumplimiento de las exigencias documentales de los EEUU a las Compañías marítimas, las cuales repercuten en sus clientes.

Los costos de terminales portuarios, naves y puertos no son de conocimiento público, ya que conocerlos puede implicar una brecha de seguridad que podría ser usada por elementos terroristas.

El 11 de septiembre de 2001, Estados Unidos fue vulnerado en su seguridad nacional. La oficina de Aduanas y Protección de Fronteras tiene el rol de proteger la seguridad de ese país empujando las fronteras más allá de los límites actuales para prevenir, detener y anular cualquier acto terrorista nuevamente en los EEUU.

Conclusiones finales

Chile es un país exportador de bienes naturales, de la minería, agricultura y ganadería. El gobierno actual se ha planteado la posibilidad de convertir a Chile en una potencia alimenticia.

El comercio exterior mundial ha alcanzado un gran dinamismo, lo que ha impulsado la construcción de buques con capacidad para transportar varios miles de contenedores entre los centros de producción y consumo del mundo.

Los actos terroristas de los últimos años han hecho que los países hayan debido aumentar sus esfuerzos para evitar la perpetración de atentados con riesgos para las vidas de las personas dentro de sus fronteras.

Los atentados de mayor connotación mundial han sido cometidos en distintos medios de transportes, aviación, transporte público en buses, subterráneos y trenes. Estos actos hacen presumible que los puertos y los buques puedan ser utilizados para atentar contra un país, su seguridad y las personas.

Los países asociados a la OMI y especialmente EEUU han implementado medidas para mitigar la ocurrencia de hechos terroristas, y este último ha decidido aumentar los requisitos para ingresar mercaderías, sustentado en los eventuales riesgos a los que se podría enfrentar por alimentos contaminados, armas de destrucción masiva, contaminación del agua potable o agentes biológicos peligrosos y toxinas.

Estas medidas de mitigación han tenido un impacto en el costo del transporte marítimo, aumentando este por los mayores controles que se han aplicado. Para el año 2012 será obligatoria la revisión electrónica de todos los contenedores de importación a EEUU, los países y puertos deberán prepararse o no podrán participar en el comercio con ese país.

De lo anterior se responde la hipótesis planteada al inicio de esta memoria, con lo cual se confirma que los costos del transporte marítimo y de la industria naviera en general han aumentado, y seguirán aumentando, por las existencias de amenazas terroristas.

La industria del transporte marítimo ha debido adoptar una serie de medidas tendientes a limitar o disminuir la posibilidad de la ocurrencia de un atentado terrorista en los buques e instalaciones portuarias, del mismo modo los transportistas navieros han adherido a las indicaciones de la autoridad de EEUU para operar en ese país.

Al estar inmersos en el comercio internacional y además tener como base del crecimiento económico chileno las exportaciones, se hace relevante el conocer, divulgar y prever las medidas que los países importadores puedan imponer a nuestros productos, o a los procesos administrativos, con el objeto de anticipar, preparar, y cumplir en tiempo y presupuesto para continuar en la senda exportadora y de crecimiento del país.

Bibliografía y Anexos

- SOLAS, Safety of Life at Sea, Edición consolidada 2004
- International Safety Management Codes. Autor IMO, 2002
- CEPAL, Tendencias 2005; Panorama de la inserción de América Latina.
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, "Efficient Transport and Trade Facilitation to Improve Participación by Developing Countries In Internacional Trades", Octubre 2003
- ODEPA, Oficina de Estudios y Políticas Agrarias "Inserción de la agricultura chilena en I los mercados internacionales" 2005
- Garrison, Arthur. 2004. "Definiendo el Terrorismo"; Defining Terrorism".
- National Strategy for Combating Terrorism Septiembre 2006
- Protecting the Homeland, Octubre 2006
- Mock, Ronald 2004. Responses to Terrorism and Tyranny
- Discursos de George W. Bush, <http://www.whitehouse.gov/news/proclamations/>
- Autoridad del Canal de Panamá, Press releases Marzo, Agosto 2009
- Banco Central de Chile, Base de datos estadísticos
- Departamento de Transporte de EEUU , www.marad.dot.gov/statistic/con/Cnty-02.htm.
- Camara Maritima y Portuaria de Chile, perspectivas A.G. Normas Intenacionales de Seguridad Antiterrorista 2004.
- Estadísticas de comercio exterior ProChile, 2008

Anexo 1, países miembros de la Organización Marítima Internacional.

	País Miembro	Año de Ingreso
1	Albania	1993
2	Algeria	1963
3	Angola	1977
4	Antigua and Barbuda	1986
5	Argentina	1953
6	Australia	1952
7	Austria	1975
8	Azerbaijan	1995
9	Bahamas	1976
10	Bahrain	1976
11	Bangladesh	1976
12	Barbados	1970
13	Belgium	1951
14	Belize	1990
15	Benin	1980
16	Bolivia	1987
17	Bosnia y Herzegovina	1993
18	Brazil	1963
19	Brunei Darussalam	1984
20	Bulgaria	1960
21	Cambodia	1961
22	Cameroon	1961
23	Canada	1948
24	Cape Verde	1976
25	Chile	1972
26	China	1973
27	Colombia	1974
28	Comoros	2001
29	Congo	1975
30	Cook Islands	2008
31	Costa Rica	1981
32	Côte d'Ivoire	1960
33	Croatia	1992
34	Cuba	1966
35	Cyprus	1973
36	Czech Republic	1993
37	Rep Democrática de Korea	1986
38	Rep Democrática del Congo	1973
39	Denmark	1959
40	Djibouti	1979
41	Dominica	1979
42	Dominican Republic	1953
43	Ecuador	1956
44	Egypt	1958
45	El Salvador	1981

	País Miembro	Año de Ingreso
46	Equatorial Guinea	1972
47	Eritrea	1993
48	Estonia	1992
49	Ethiopia	1975
50	Fiji	1983
51	Finland	1959
52	France	1952
53	Gabon	1976
54	Gambia	1979
55	Georgia	1993
56	Germany	1959
57	Ghana	1959
58	Greece	1958
59	Grenada	1998
60	Guatemala	1983
61	Guinea	1975
62	Guinea-Bissau	1977
63	Guyana	1980
64	Haiti	1953
65	Honduras	1954
66	Hungary	1970
67	Iceland	1960
68	India	1959
69	Indonesia	1961
70	Iran	1958
71	Iraq	1973
72	Ireland	1951
73	Israel	1952
74	Italy	1957
75	Jamaica	1976
76	Japan	1958
77	Jordan	1973
78	Kazakhstan	1994
79	Kenya	1973
80	Kiribati	2003
81	Kuwait	1960
82	Latvia	1993
83	Lebanon	1966
84	Liberia	1959
85	Libyan Arab	1970
86	Lithuania	1995
87	Luxembourg	1991
88	Madagascar	1961
89	Malawi	1989
90	Malaysia	1971

Cont.

	País Miembro	Año de Ingreso
91	Maldives	1967
92	Malta	1966
93	Marshall Islands	1998
94	Mauritania	1961
95	Mauritius	1978
96	Mexico	1954
97	Monaco	1989
98	Mongolia	1996
99	Montenegro	2006
100	Morocco	1962
101	Mozambique	1979
102	Myanmar	1951
103	Namibia	1994
104	Nepal	1979
105	Netherlands	1949
106	New Zealand	1960
107	Nicaragua	1982
108	Nigeria	1962
109	Norway	1958
110	Oman	1974
111	Pakistan	1958
112	Panama	1958
113	Papua New Guinea	1976
114	Paraguay	1993
115	Peru	1968
116	Philippines	1964
117	Poland	1960
118	Portugal	1976
119	Qatar	1977
120	Republic of Korea	1962
121	Republica de Moldovia	2001
122	Romania	1965
123	Russian Federation	1958
124	Saint Kitts and Nevis	2001
125	Saint Lucia	1980
126	San Vicente y Granadinas	1981
127	Samoa	1996
128	San Marino	2002
129	Santo Tomás Y Príncipe	1990
130	Saudi Arabia	1969
131	Senegal	1960
132	Serbia	2000
133	Seychelles	1978
134	Sierra Leone	1973
135	Singapore	1966

	País Miembro	Año de Ingreso
136	Slovakia	1993
137	Slovenia	1993
138	Solomon Islands	1988
139	Somalia	1978
140	South Africa	1995
141	Spain	1962
142	Sri Lanka	1972
143	Sudan	1974
144	Suriname	1976
145	Sweden	1959
146	Switzerland	1955
147	Syrian Arab Republic	1963
148	Thailand	1973
149	Macedonia	1993
150	Timor-Leste	2005
151	Togo	1983
152	Tonga	2000
153	Trinidad and Tobago	1965
154	Tunisia	1963
155	Turkey	1958
156	Turkmenistan	1993
157	Tuvalu	2004
158	Uganda	2009
159	Ukraine	1994
160	United Arab Emirates	1980
161	United Kingdom	1949
162	United Republic of Tanzania	1974
163	United States of America	1950
164	Uruguay	1968
165	Vanuatu	1986
166	Venezuela	1975
167	Viet Nam	1984
168	Yemen	1979
169	Zimbabwe	2005
170		
	Miembros Asociados	
	Hong Kong, China	1967
	Macao, China	1990
	Islas Faroe, Dinamarca	2002

Noticias Relacionadas

Medidas de seguridad en EEUU causan pérdidas a Exportadores.¹⁴

Según un estudio realizado por la cámara de Comercio de Santiago en Julio de 2006, los exportadores chilenos han sufrido pérdidas por 3,8 millones de dólares en el primer semestre de 2006 debido a las medidas de seguridad impuestas por la Aduana de Estados Unidos.

Entre los mayores inconvenientes reportados por los exportadores se señalan los mayores trámites y documentaciones exigidas, retrasos en el envío de mercadería, mayor tiempo requerido para cumplir las exigencias, pérdidas de embarques y mayores cargos marítimos.

Además y como consecuencia del redoblamiento de los trámites y exigencias aduaneras a causa de la alerta antiterrorista, los embarques sufren una demora adicional de 18 horas lo que implica un aumento en los costos del ciclo exportador, el cual debe ser asumido por las empresas nacionales.

En el informe, la CCS agrega que las medidas "Causan otro tipo de trastornos cuyas magnitudes son aún difíciles de evaluar, pero que sin lugar a dudas se traducirán en mayores costos de exportación para el mediano plazo".

¹⁴ Fuente Diario PYME Publicado el 7 de Agosto de 2006

Trazabilidad

Varios factores se han conjugado para que la fiscalización en EE.UU. sea mucho más rigurosa. Las leyes de Bioseguridad y Bioterrorismo implementadas exigen planes de trazabilidad de toda la cadena productiva y comercializadora. Aplicados al campo de la propiedad intelectual, permitirán detectar fácilmente si un fruto cumple con el pago de licencias, desde el predio hasta la cadena de retail.

Y gracias a la tecnología de identificación del ADN sólo bastará con tomar muestras en supermercados para comprobar si la fruta corresponde a una variedad protegida y de ahí rastrear los embarques hasta su origen.

El mega mercado Wal-Mart anunció que pondrá en marcha el sistema Rfid (radio frequency identification), identificación de radio frecuencia, tecnología que utiliza etiquetas que emiten señales de radio inalámbricas que pueden rastrear en el acto cada caja de fruta hasta el predio donde fue cosechada.

"Estos sistemas someten a las compañías a una enorme presión para respetar los derechos de propiedad intelectual. Los grandes supermercados de EEUU simplemente se negarán a hacer negocios con los infractores", "Los requisitos podrán ir creciendo hasta llegar a necesitar un documento que acredite la compra legal de las plantas de las cuales se está exportando la fruta y por lo tanto acreditar la legalidad de los viveros que venden las plantas", señala Uwe Pfeil, presidente de la Asociación de Viveristas de Chile¹⁵.

¹⁵ Boletín Tierra Verde , edición 19 de Febrero de 2007, pág 4.

Gobernador Schwarzenegger arremete contra el agro chileno

En anuncios de televisión y medios impresos, durante el año 2006 Schwarzenegger pidió a los electores favorecer frutas y verduras cultivadas en California y estados vecinos, y a no comprar las provenientes de Chile, como una forma de proteger la economía y los empleos de rancheros y campesinos locales.

El gobernador que disputaba el puesto contra el demócrata Phil Angelides, ha señalado que el incidente de la uva chilena contaminada con cianuro aún está presente en la memoria de los consumidores. Aunque las denuncias de un complot contra las uvas chilenas aún son investigadas por la Administración Federal de Drogas y Alimentos (FDA), sin sospechosos a la fecha.

En tanto, en la V Región, miembros de Asociación de Agricultores de Quillota y Petorca, declararon que *“no creemos que se llegue a medidas drásticas, sino que sólo es un argumento de campaña y que, en todo caso, las negociaciones se realizan a nivel de privados”*.

Los costos del Terrorismo, ¿del Estado o de las empresas?

“La seguridad de la nación y la protección de sus habitantes es la principal responsabilidad de los gobiernos. Si ellos esperan que la industria cubra el costo de las medidas antiterroristas, podrían generarse vacíos en el aspecto de la seguridad. Por lo tanto, en el caso de un ataque terrorista que provoca la pérdida de vidas y de infraestructura, la responsabilidad debería recaer en el gobierno correspondiente y no en la industria, ya que esta no debería tener la obligación de entregar los recursos económicos para combatir al terrorismo. Es importante que la industria del transporte o en realidad cualquier otra industria guarde o mantenga los registros de los costos que ocasionan las medidas antiterroristas y buscar con la ayuda del Gobierno la manera de financiar éstas. Además conservar los registros que muestran las interrupciones que provocan las medidas de seguridad para que se forme una base para una probable compensación bajo ley”.¹⁶

¹⁶ Pysdens / Solicitors – Lawyers, Firma de abogados en Londres, especialistas en Transporte Marítimo y logística Nacional e Internacional. Press Release del 4 de Mayo de 2007

Simulacro terrorista en Puerto Montt

El ataque de un comando terrorista fue el tema del exitoso Simulacro de Toma de Rehén que se realizó el pasado 13 de junio de 2007 en las dependencias de la Empresa Portuaria de Puerto Montt, actividad que concitó la acción de múltiples actores relacionados con la seguridad y la protección del Terminal.

Planificado y ejecutado por la Clasificadora de Riesgos Germanischer Lloyd Chile Limitada, el ejercicio forma parte del Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PPIP), y tuvo como objetivo capacitar y entrenar los dispositivos de protección del Puerto además de auditar las normativas dispuestas por el Código PBIP - ISPS.

El simulacro consistió en el abordaje vía marítima al RAM "Allipen" (simulando un buque de pasajeros) por parte de dos buzos terroristas armados que ingresaron a la nave tomando 2 rehenes. Luego del aviso de un tripulante a la Capitanía de Puerto de Puerto Montt y a la Empresa Portuaria, acudieron en forma inmediata al sitio del suceso dos fuerzas de reacción de la Armada tanto por la vía terrestre como marítima logrando tomar el control de la situación después de negociar con los terroristas y sin que ni los rehenes, ni el buque, ni las instalaciones del Terminal resultaran comprometidas.

Por otra parte la Empresa Portuaria de Puerto Montt, junto el personal integrante del sistema de protección, efectuó el aislamiento del Sitio del suceso y aportó con el plano e información relacionada con el buque, suspendió el ingreso al Terminal

y las actividades al interior del recinto y efectuó además las coordinaciones con bomberos, IST y Hospital.

Al término del ejercicio, la Autoridad Marítima analizó las acciones realizadas por los actores participantes durante el desarrollo del simulacro, calificando el resultado como satisfactorio.

Es la primera vez que un simulacro de este tipo se realiza en la zona y su importancia reside en que es Puerto Montt el puerto que recibe más buques de turismo en el país y por tanto podría estar más expuesto a un riesgo de éste tipo¹⁷.

Estos ejercicios se han efectuado en los puertos de Arica, Iquique, Antofagasta, Mejillones, Caldera, Quinteros, Valparaíso, San Antonio, San Vicente, Talcahuano, Terminal Portuario Puerto Corral, Muelle mecanizado de San José de Calbuco, Puerto Chacabuco, Punta Arenas.

¹⁷ Extraído desde el Diario El Llanquihue, edición 18 de Junio 2007

Piratería en Somalia

La piratería existente en las costas de Somalia ha sido una amenaza para el transporte marítimo internacional desde la guerra civil iniciada en aquel país a principios de los años 90. Desde 2005 hasta ahora han sido más frecuentes los ataques de estos grupos quienes secuestran las embarcaciones junto a la tripulación a cambio de un rescate.

Estimaciones del “International Maritime Bureau”, señalan que el provecho obtenido durante el año 2008 por los piratas de la zona, alcanzan los Usd. 180 millones por los rescates exigidos. Uno de los medios utilizados para enfrentar esta situación es la “Combined Task Force 150”, coalición naval multinacional con participación de Canadá, Dinamarca, Francia, Alemania, Suecia, Estados Unidos, Pakistán e Inglaterra, que opera en el golfo de Adén, el golfo de Omán, el Mar Arábigo, el Mar Rojo y el Océano Índico.

A.P Moller-Maersk, la empresa naviera más grande del mundo, ordenó que sus barcos más lentos eviten el golfo de Adén y enfilen en torno al Africa, una ruta mucho más larga. Soeren Skou, directivo de la compañía, dijo que *“embarcaciones sin la rapidez adecuada, deberán navegar una ruta más larga, alrededor de África, a menos que puedan unirse a caravanas escoltadas por naves de guerra”*.