

Dirección de Protección Portuaria



**Iniciativas de protección vigentes para instalaciones portuarias
Ciudad de Guatemala, 07 de octubre de 2015**

Temario

1. Instalación portuaria.
2. Interfaz buque-puerto.
3. Mapa de procesos.
4. ¿Es posible evadir la protección?
5. ¿A que nos enfrentamos?
6. El dilema de la protección: factor humano.
7. Iniciativas de protección vigentes en el ámbito portuario.

Instalación portuaria



Lugar determinado por el Gobierno Contratante o por la Autoridad Designada donde tiene lugar la interfaz buquepuerto. Esta incluirá, según sea necesario, zonas de fondeo, atracaderos de espera y accesos desde el mar.

Interfaz buque-puerto

Interacción que tiene lugar cuando un buque se ve afectado directa e inmediatamente por actividades que entrañan el movimiento de personas o mercancías o la provisión de servicios portuarios al buque o desde éste.



Interfaz buque-puerto

Mapa de procesos

Mapa de Procesos Nivel 1

PROCESOS GERENCIALES

Finanzas

Gestión
Gerencial

Auditoría

PROCESOS OPERACIONALES

Gestión Operacional

Logística de Recibo y
Despacho de Carga

PROCESOS DE SOPORTE

Gestión Ingeniería y
Mantenimiento

Gestión Jurídica

Gestión de RR.HH
Administrativos

Gestión Informática

Sistemas de Gestión
de la Seguridad

Gestión de
Comercialización y
Mercadeo

Cientes / Necesidades

Cientes / Satisfacción

¿Es posible evadir la protección?



¿Es posible evadir la protección?



A que nos enfrentamos

¿QUÉ PUEDE SUCEDER, CUÁNDO, DÓNDE?

¿PORQUE Y CÓMO?

Polizonaje

Sabotaje

Bloqueo
instalaciones

Tráfico de drogas

Vandalismo

Fuentes radiactivas

Secuestro de buque

Diferentes tipos de amenazas

Incendio provocado

Terrorismo

Acceso no autorizado

Robo de la carga

Manipulación indebida
de la carga

El dilema de la protección

Bajo estatus

Mal salario

Turnos extensos

Falta de capacitación

Muchas rotaciones

Pérdida de experiencia

Mala protección

Buena protección

Personal experimentado

Trabajo más estable

Capacitación y ejercicios

Turnos reducidos

Mejor salario

Mejor estatus

Obtenemos la protección que pagamos



Iniciativas de protección vigentes

Las iniciativas de Protección de la Cadena Logística del comercio internacional tuvieron su origen en los Estados Unidos.

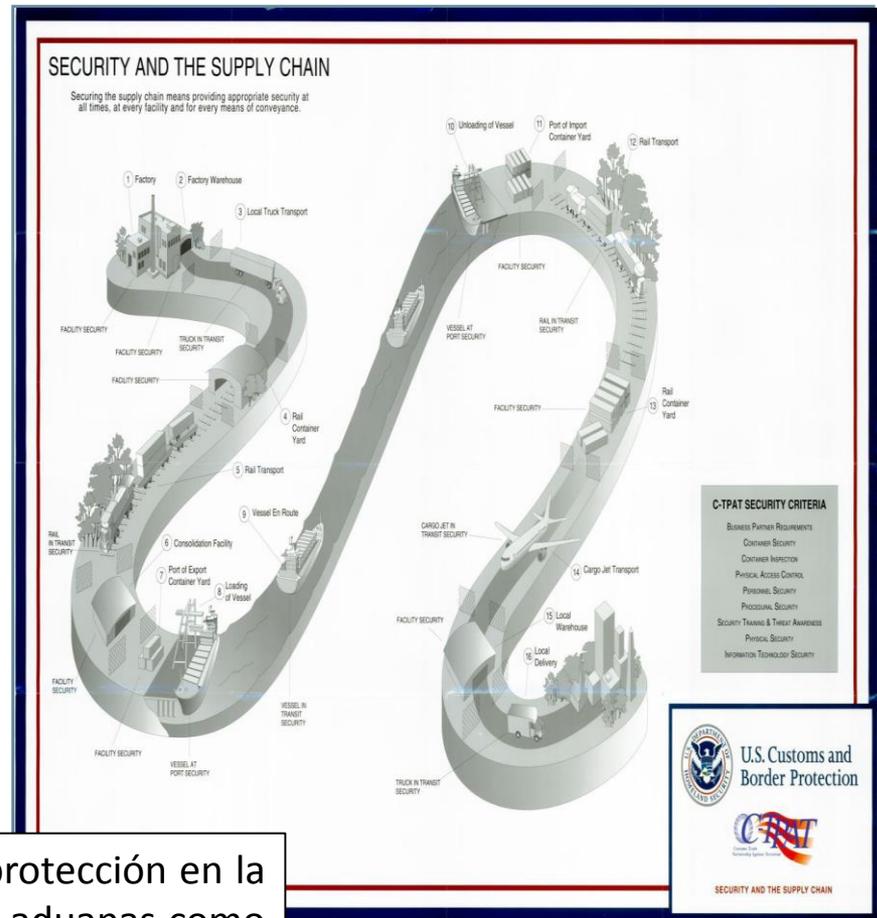
Estas iniciativas fueron en respuesta al 9/11 y al subsiguiente aumento en la demanda de seguridad fronteriza.



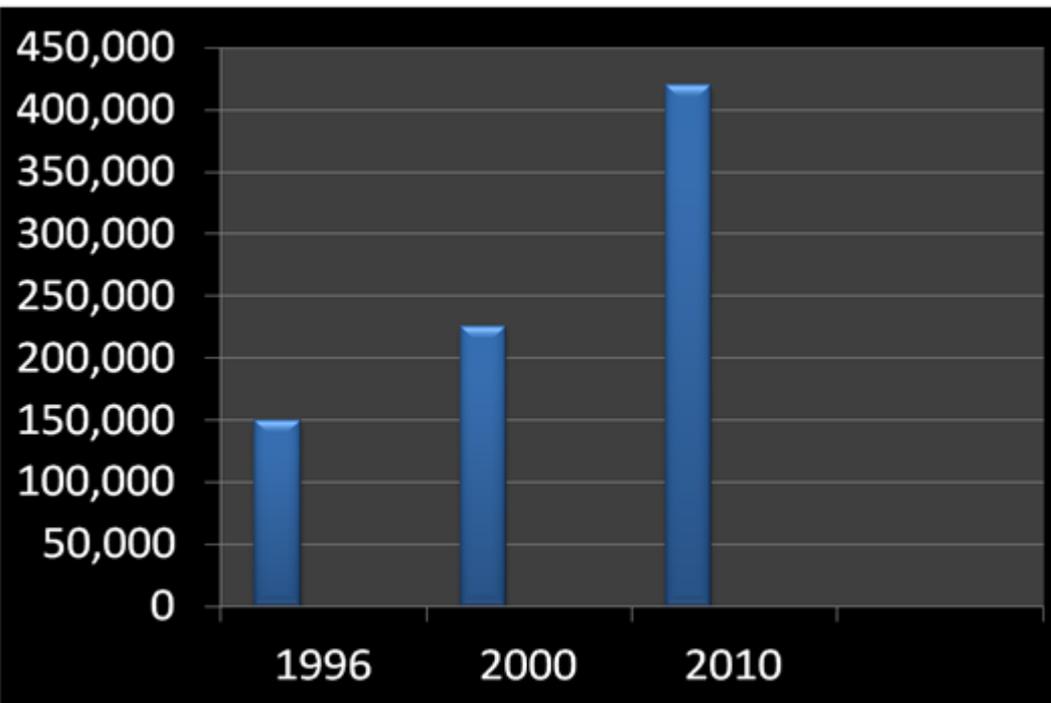
¿Que son estas iniciativas?

- Son programas de asociación entre las autoridades aduaneras y las empresas.
- Establecen las reglas para la comunicación anticipada de datos sobre los envíos internacionales.
- Disposiciones mínimas de protección, buscando la cooperación de empresas.

Una gran cantidad de programas de protección en la cadena logística tanto de parte de las aduanas como el sector privado fueron implementadas basadas en el marco genérico de normas y estándares.

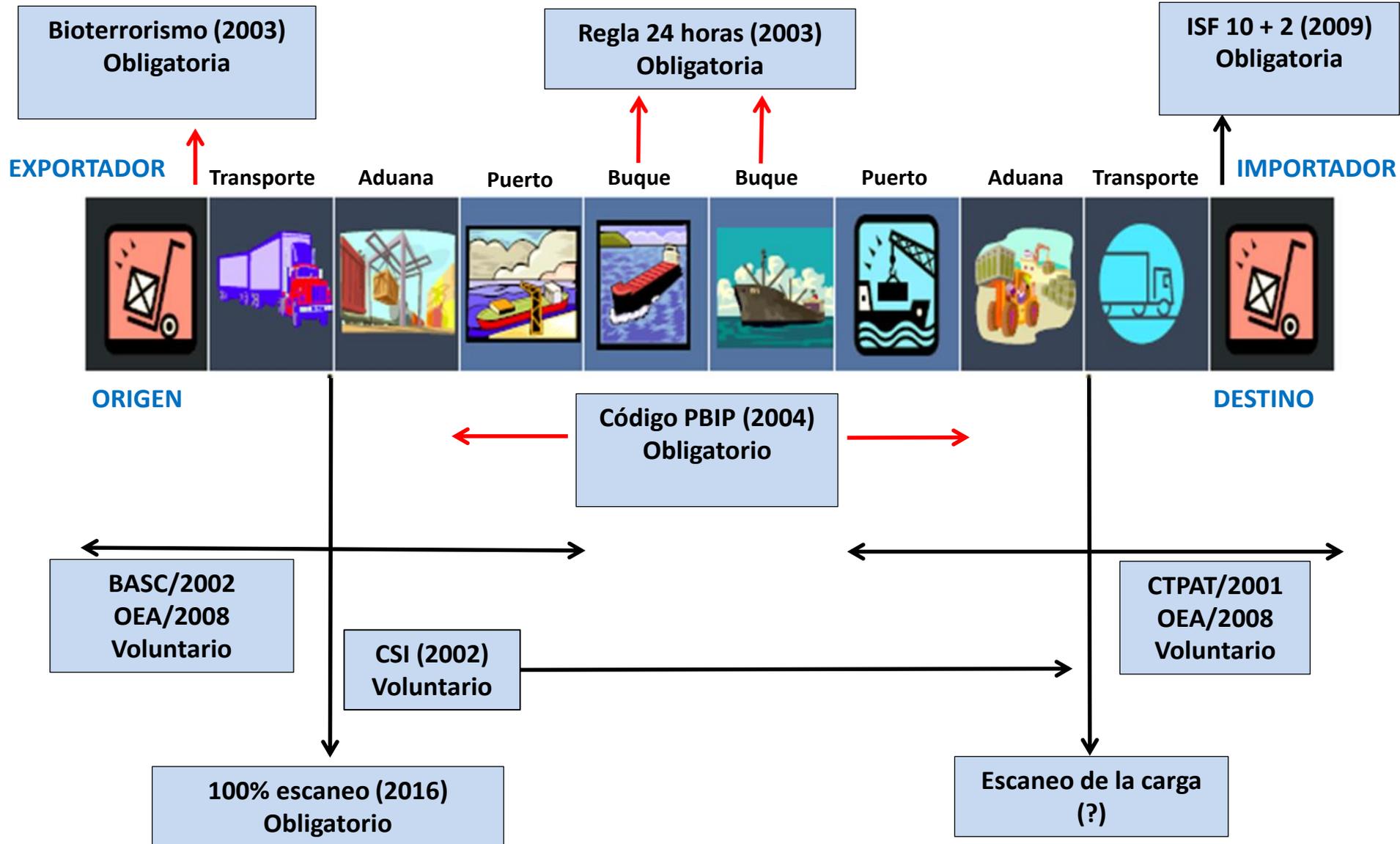


El riesgo que conlleva un contenedor



- 420 mil contenedores diarios se mueven en el mundo.
- 70 mil diarios hacia USA.
- ***Menos del 2% son inspeccionados.***

Cadena logística internacional





AMENAZA PROCEDENTE DE GUATEMALA

Las autoridades de California informaron que no había explosivos en el puerto de Hueneme, tras conocer una amenaza escrita contra el presidente de EE.UU., George W. Bush. Las terminales del sitio fueron cerradas luego de que un estibador dijo que había un mensaje amenazante en la carga de bananas de un buque que atracó procedente de Guatemala. EFE

Ley de Protección del Transporte Marítimo:

70110. Acciones cuando los puertos extranjeros no adopten medidas eficaces contra el terrorismo.

"(A) EN GENERAL. Si el Secretario determina que un puerto extranjero no mantiene medidas antiterroristas eficaces, el Secretario:

"(1) Puede prescribir las condiciones de entrada en los Estados Unidos para cualquier embarcación que llega desde ese puerto, o cualquier carga que transporta la nave o los pasajeros procedentes de o transbordados a través de dicho puerto;

Carlos Enrique Avelar Mateo
cavelar@cpn.gob.gt

Comisión Portuaria Nacional
www.cpn.gob.gt



- El Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, (también conocido como Código PBIP) es un código adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI), para establecer un marco internacional, en el ámbito marítimo, de cooperación para detectar amenazas y adoptar medidas preventivas.
- Es la primera vez que la OMI elabora una normativa que afecta a instalaciones portuarias, aunque solo a lo que respecta a la interfaz buque-puerto.
- En Guatemala están certificados 03 puertos, 06 terminales especializadas y 28 operadores portuarios.
- En proceso están 01 terminal especializada y 09 operadores portuarios.



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

(Alianza empresarial para un comercio seguro)

- Es una organización sin ánimo de lucro liderada por el sector empresarial que promueve el comercio seguro en cooperación con gobiernos y organismos internacionales.
- Facilita y agiliza el comercio internacional mediante el establecimiento y administración de estándares y procedimientos globales de seguridad aplicados a la cadena logística, en asociación con gobiernos, autoridades y empresas a nivel mundial.
- Empresa Portuaria Quetzal y Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla se encuentran certificados.



(Operador Económico Autorizado)

- El OEA es un operador económico confiable y seguro, cuya acreditación y certificación es otorgada por una administración de aduana tras un proceso de auditoría de su organización, procesos, administración y estados financieros, y el cumplimiento de seguridad.
- Pueden ser OEA todos los operadores de la cadena logística: empresas manufactureras, importadores, exportadores, agentes de aduanas, transportistas, consolidadores de cargas, administradores de puertos y aeropuertos, operadores de terminales de carga, almacenistas y distribuidores.
- La Terminal Portuaria Puerto Barrios, es el primer puerto que se certifica OEA en Latino América.



(Asociación de aduanas y comercio contra el terrorismo)

- Es una iniciativa conjunta entre el gobierno americano y el sector privado, cuyo objetivo es construir relaciones de cooperación que fortalezcan la seguridad de toda la cadena de suministros (importadores, transportistas, agentes de aduana, almacenes de depósito y empresas de manufactura) y la seguridad en las fronteras.
- A través de esta iniciativa, la aduana le está solicitando a las empresas importadoras en los EE UU que fortalezcan sus prácticas de seguridad y comuniquen a sus socios de negocios a lo largo de la cadena de suministros, sus lineamientos con respecto a la seguridad.
- Aplicable a empresas norteamericanas.
- En Guatemala esta Chiquita Logistic.



(Iniciativa de seguridad de contenedores)

- Es una iniciativa de Custom and Border Protection (CBP).
- Esta iniciativa esta establecida en 61 puertos alrededor del mundo.
- 80 % de toda la carga que llega a los Estados Unidos esta sujeta al CSI.
- Los siguientes puertos tienen en operación CSI En Centro América:
03 en Panamá (Puerto Balboa, Manzanillo y Colon Container Terminal)
01 en Honduras (Cortés).

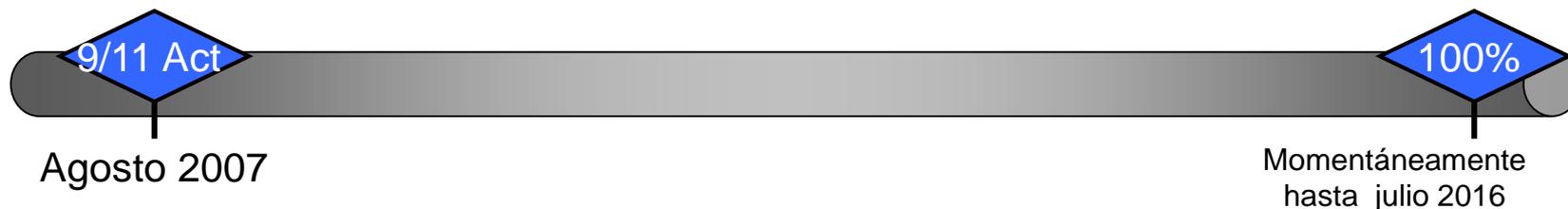
100% DE ESCANEADO DE LA CARGA

En el 2007 el Congreso Americano dictó la ley “Implementing Recommendations of the 9/11 Commission Act”, según la cual toda la carga que ingrese a los Estados Unidos deberá ser previamente inspeccionada por medios no intrusivos en los puertos y aeropuertos en origen.

Cronograma para la carga transportada en aviones de pasajeros:



Cronograma para la carga transportada vía marítima:



- Puerto Barrios cumple dicha disposición desde el 2009.
- Puerto Quetzal y Santo Tomás de Castilla están pendientes de instalar rayos “X”.



LEY 107-188 FDA

- **¿Que contiene esta ley**

Título I Preparación Nacional contra el Bioterrorismo y Otras Emergencias.

Título II Mejoramiento en el Control y Manejo de Agentes Biológicos.

Título III Protección e Inocuidad en el Suministro de Alimentos y Medicamento.

Título IV Protección en el Suministro de Agua Potable.

Título V Estipulaciones Finales.

- **¿Cuál parte de la Ley contra el Bioterrorismo afecta directamente al sector agroalimentario exportador de Guatemala y por qué?**

El título III, subtítulo A, donde se establecen las reglas sobre las siguientes secciones:

Sección 305: Registro de instalaciones.

Sección 307: Notificación previa de alimentos importados.

Sección 306: Establecimiento y mantenimiento de registros y

Sección 303: Detención administrativa.

REGLA DEL MANIFIESTO ANTICIPADO DE 24 HORAS

- La "Regla del Manifiesto Anticipado de 24 Horas" obliga a las compañías navieras a transmitir los detalles de manifiestos de carga a la Aduana de los Estados Unidos, 24 horas antes de la fecha estimada de arribo del buque (ETA) al puerto donde sea cargado.
- La carga cuyos detalles no hayan sido transmitidos de acuerdo a esta regla, no será permitida ser puesta a bordo. Si una carga es considerada sospechosa, entonces la Aduana de los Estados Unidos emitirá un mensaje **DNL (Do not load = no cargue a bordo)**.



(Declaración de seguridad del importador)

10 requisitos que deben cumplir los importadores en contenedores a los Estados Unidos de América:

- Fabricante: Nombre y dirección.
- Vendedor: Nombre y dirección.
- Comprador: Nombre y dirección.
- Enviar a: Nombre y dirección.
- Localización de empaque del contenedor.
- Consolidado: Nombre y dirección.
- Record del Importador/Identificación del solicitante de Comercio Exterior.
- Numero del consignatario.
- País de origen.
- Numero de horario de tarifa de armonización de bienes.

+2 Requisitos que debe cumplir el transporte marítimo:

- Plan de estiba del buque.
- Estatus de mensajes del contenedor (vacío/lleño o cambio en el estatus).