

**GRUPO DE EXPERTOS SOBRE
NARCOTRÁFICO MARÍTIMO**
Del 25 al 27 de octubre de 2005
Ciudad de México, México

**OEA/Ser.L/XIV.4
CICAD/doc.3/05
29 octubre 2005
Original: inglés**

INFORME FINAL
(Versión preliminar)

I. ANTECEDENTES

Durante su trigésimo sexto período ordinario de sesiones celebrado en Washington DC (7 al 9 de diciembre de 2004) la Comisión consideró el informe del Grupo de Expertos sobre Narcotráfico Marítimo e instruyó al Grupo a reunirse en 2005 para continuar trabajando sobre las recomendaciones allí contenidas. El Grupo de Expertos se reunió en Tegucigalpa, Honduras (4 al 8 de abril de 2005) y presentó su informe y recomendaciones a la Comisión durante su trigésimo séptimo período ordinario de sesiones, con posterioridad a lo cual México y Brasil asumieron la presidencia conjunta del Grupo.

II. DESARROLLO DE LOS TRABAJOS

A. PARTICIPANTES

1. ESTADOS MIEMBROS DE LA CICAD

La reunión contó con la participación de 35 expertos de los siguientes 14 Estados Miembros: Argentina, Bolivia, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Haití, Honduras, México, Paraguay, Trinidad y Tobago y Venezuela.

B. SESIONES Y ORGANIZACIÓN DE LA REUNIÓN

1. SESIÓN INAUGURAL

La sesión inaugural de esta reunión del Grupo de Expertos se inició a las 9:25 de la mañana del 25 de octubre en el Ministerio de Relaciones Exteriores de Ciudad de México, México. Los comentarios de bienvenida correspondieron al Contra Almirante C.G. Conrado Aparicio Blanco de México y a Luiza Lopez da Silva de Brasil quienes destacaron la importancia de la ayuda que este Grupo de Expertos brinda a los Estados Miembros de la CIDAD para el tratamiento eficaz del problema del narcotráfico marítimo, así como el papel vital que la cooperación internacional desempeña en esta iniciativa.

2. SESIONES DE TRABAJO

El Grupo de Expertos sobre Narcotráfico Marítimo se reunió en sesión plenaria para considerar las recomendaciones y elementos del plan de acción emanados de la reunión celebrada en Tegucigalpa en abril de 2005. El Capitán José Corro Chávez de México y el señor Ronaldo Urbano de Brasil presidieron esta reunión del Grupo de Expertos. Se adjunta una copia del programa de actividades.

Al inicio de la reunión cada participante se presentó ante los demás e identificó uno o dos aspectos o tendencias de su interés con relación al narcotráfico marítimo que el Grupo debía tomar en consideración. El Grupo identificó las siguientes cuestiones de interés común:

- seguridad y control portuarios, incluidos los atracaderos de yates y los puertos pesqueros
- cooperación internacional
- cooperación y coordinación interinstitucionales
- control de embarcaciones pequeñas y de recreo, lanchas rápidas y buques pesqueros
- comunicaciones e intercambio de información e inteligencia
- control de sustancias químicas
- uso creciente de contenedores en el narcotráfico marítimo

El Grupo señaló que algunos de estos aspectos ya se habían contemplado en las recomendaciones emanadas de reuniones anteriores.

A. Examen de puntos de interés, carencias y necesidades vinculadas a la seguridad portuaria:

En 2003 el grupo de trabajo que precedió a este Grupo de Expertos llevó a cabo un Estudio Hemisférico del Narcotráfico Marítimo sobre una gama de aspectos vinculados al control del narcotráfico marítimo que abarcaban desde los puertos y sus zonas aledañas hasta las operaciones en alta mar. Ese estudio contenía una serie de tareas/recomendaciones vinculadas a la seguridad portuaria entre las que se incluían las siguientes:

- o **Recomendación 3.** – Controles eficaces de los puertos y del narcotráfico marítimo
- o **Recomendación 4.** – Sistemas de recolección de datos utilizados actualmente en los puertos
- o **Recomendación 6.** – Establecimiento de un consejo o comité interinstitucional para coordinar la puesta en práctica conjunta de programas de seguridad antidrogas en los puertos.

- **Recomendación 11.** - Un eficaz control sistemático de los cargamentos de sustancias químicas que pasan por los puertos con el fin de evitar su desviación ilícita.
- **Recomendación 12.** - Refuerzo de la seguridad en las zonas francas portuarias y puertos libres.

El Grupo de Expertos propuso examinar nuevamente estos aspectos y recomendaciones tomando en consideración las nuevas tendencias y amenazas así como la puesta en práctica de nuevos controles, como los previstos en las modificaciones al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (SOLAS) y en particular la incorporación por parte de la Organización Marítima Internacional (OMI) del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP).

Como marco de este análisis la delegación de Brasil realizó una serie de presentaciones sobre la forma en que su país ha puesto en práctica el Código PBIP, el papel de las aduanas de Brasil en la seguridad portuaria y la función de la Policía Federal con relación al control del narcotráfico marítimo. México también llevó a cabo una presentación sobre sus trabajos en el área de la seguridad portuaria.

Las deliberaciones posteriores abarcaron una gama de aspectos vinculados a la seguridad portuaria, incluida la importancia del intercambio de información y de la cooperación, así como la necesidad de contar con información oportuna con relación al transporte de carga y contenedores. El Grupo analizó las recomendaciones sobre seguridad portuaria antes mencionadas y concordó en que continuaban siendo pertinentes e importantes, por lo que propuso incluirlas en su plan de acción para 2006. En este sentido, varias delegaciones tomaron la iniciativa y ofrecieron hacerse cargo de esta tarea elaborando los correspondientes proyectos que se considerarían en la próxima reunión. La responsabilidad por cada uno de ellos se distribuyó como sigue:

Recomendación 3: Canadá elaboraría un proyecto de guía sobre prácticas óptimas y estrategias relacionadas que podría ser utilizado por los Estados Miembros para promover la aplicación de controles eficaces sobre el narcotráfico portuario y marítimo en un contexto de recursos limitados (humanos, financieros y de equipamiento).

Recomendación 4: Estados Unidos prepararía un proyecto de guía de referencia sobre sistemas de recolección de datos en los puertos que los Estados Miembros podrían usar para desarrollar o mejorar sus sistemas nacionales.

Recomendación 6: Estados Unidos formularía un proyecto de guía sobre el establecimiento de un consejo o comité interinstitucional para coordinar la puesta en práctica conjunta de programas de seguridad antidrogas en los

puertos (a estos efectos Estados Unidos realizaría consultas con Canadá que ya está trabajando sobre el establecimiento de Centros de Operaciones Conjuntas regionales o subregionales con fines de cooperación).

Recomendación 11: México y Brasil desarrollarían un proyecto de guía de referencia sobre prácticas y procedimientos óptimos para el eficaz control sistemático de los cargamentos de sustancias químicas que pasan por los puertos con el fin de evitar su desviación ilícita.

Además de las recomendaciones mencionadas con relación a la seguridad portuaria el Grupo consideró la recomendación 12 referente a las prácticas y procedimientos para reforzar la seguridad en las zonas francas portuarias y puertos libres, concordó en la necesidad de contar con mayor información sobre este tema y propuso incluir una presentación al respecto en el programa de la próxima reunión.

B. Matriz estandarizada de evaluación de amenazas y riesgos en la que se combinen las matrices de evaluación de la vulnerabilidad en los puertos y en los accesos costeros y marítimos:

En reuniones anteriores el Grupo de Expertos elaboró dos matrices de evaluación de amenazas y riesgos. Una de ellas se concentró en las amenazas y riesgos vinculados a la seguridad portuaria y la otra en los accesos costeros y marítimos. Una vez finalizadas estas matrices el Grupo propuso combinarlas en un documento único que la Secretaría Ejecutiva no solamente publicaría en su sitio Web sino que también compartiría con la OMI.

La delegación de Canadá, que había coordinado la elaboración de ambas matrices, asumió la responsabilidad de combinarlas en un documento único. Debido a una emergencia familiar el señor Marc Mes, Jefe de la delegación de Canadá, no pudo asistir a la reunión y presentar la nueva versión del proyecto. La Secretaría Ejecutiva lo presentó en forma resumida destacando sus antecedentes y los resultados que de él se esperaban y anunció que con posterioridad a la reunión se distribuirían copias del proyecto de matriz entre todos los miembros del Grupo. Hasta el 31 de diciembre los miembros podrían presentar a la Secretaría Ejecutiva sus comentarios y sugerir posibles cambios. A partir de esa fecha la Secretaría Ejecutiva publicaría la nueva versión de la matriz en la página Web de la CICAD y haría llegar una copia a la Organización Marítima Internacional (OIM). Se solicitó a la delegación de Canadá que transmitiera el agradecimiento del Grupo al señor Mes por su liderazgo y esfuerzo demostrado en el desarrollo de esta iniciativa.

C. Recomendación 2. – Creación de una Legislación Modelo de Control Marítimo (o una serie de leyes y reglamentos) que pueda ser utilizada por los países para examinar y actualizar sus propias legislaciones y reglamentos con el fin de asegurar de manera adecuada su jurisdicción y seguridad marítimas.

En reuniones anteriores el Grupo de Expertos consideró esta recomendación, incluida en el Estudio Hemisférico sobre Narcotráfico Marítimo, y determinó que la complejidad y diversidad del tema hacían muy difícil desarrollar una legislación modelo o reglamentos como los propuestos en la recomendación. Como alternativa el Grupo propuso formular una serie de principios de interdicción que los Estados Miembros pudieran poner en práctica, ya sea en sus propias instituciones o como parte de una respuesta bilateral o multilateral al narcotráfico marítimo.

El Jefe de la delegación de Estados Unidos, señor Wayne Raabe, presentó un proyecto de documento como punto de partida de las deliberaciones en torno a este tema que incluía un panorama general de los antecedentes de estos principios y un breve examen de algunos párrafos específicos. Durante su análisis los participantes señalaron la necesidad de introducir algunos cambios en este proyecto de documento. La presidencia agradeció a la delegación de Estados Unidos por la elaboración del documento. El grupo acordó que la delegación de Estados Unidos revisaría las versiones del proyecto en español e inglés y las distribuiría entre los participantes, a quienes se invitaría a presentar comentarios adicionales que se recibirán hasta el día 31 de diciembre de 2005. La delegación de Estados Unidos distribuirá las versiones corregidas para su revisión antes de la reunión donde finalizará.

D. Recomendación 7.- Manual de Procedimientos Operativos Modelo para ejercicios de interdicción conjuntos y combinados bilaterales o regionales.

En reuniones previas el Grupo elaboró una guía para el desarrollo de procedimientos operativos para ejercicios de interdicción y propuso, como siguiente paso, su aplicación y el desarrollo de un manual de procedimientos operativos modelo.

El Teniente (N) Michael Brathwaite de Trinidad y Tobago realizó una breve exposición sobre los antecedentes de esta cuestión y presentó el proyecto de manual. La delegación de Estados Unidos señaló que existía un vínculo directo entre este manual y el proyecto sobre principios de interdicción. La delegación de Honduras indicó que el proyecto de manual debía incluir asimismo otros aspectos. El grupo también concordó en que el manual era un documento

“dinámico y vivo” que continuaría desarrollándose y ampliándose a medida que se identificarán nuevos problemas y amenazas.

La presidencia agradeció a la delegación de Trinidad y Tobago por la tarea cumplida e invitó a los participantes a presentar sus comentarios y sugerencias a la Secretaría Ejecutiva a más tardar el 31 de diciembre. Los cambios propuestos se incluirían en la nueva versión del proyecto que la delegación de Trinidad y Tobago sometería a consideración de la próxima reunión para su aceptación definitiva.

E. Recomendación 10.- Desarrollo de un sistema modelo o registro de embarcaciones para la vigilancia de embarcaciones de recreo, buques pesqueros tradicionales y lanchas rápidas, como respaldo a la información disponible e investigaciones en curso en el ámbito marítimo.

En su última reunión el Grupo de Expertos desarrolló algunos trabajos sobre este aspecto que reviste especial interés para aquellos Estados Miembros afectados por el tráfico de pequeñas embarcaciones, incluidas las de placer, los buques pesqueros y en particular las lanchas rápidas.

La delegación de Colombia realizó una exposición sobre sus actividades de control del narcotráfico marítimo. Luego la delegación de México hizo lo propio con respecto a su sistema de registro para el control de embarcaciones pequeñas, un tema sobre el que varias delegaciones compartieron sus experiencias.

Como resultado de estas presentaciones y análisis las delegaciones de México y Colombia acordaron trabajar en conjunto para elaborar un proyecto de guía sobre el establecimiento de un sistema de registro y control de pequeñas embarcaciones y para determinar los elementos que debían incluirse en él, y propusieron someterlo a la consideración del Grupo durante su próxima reunión.

F. Recomendación 9.- Desarrollar alternativas para acentuar la intervención como parte interesada de la industria privada en el financiamiento y la participación en la seguridad antidrogas de los puertos.

El Grupo ha analizado el papel del sector privado en cuestiones vinculadas a la seguridad portuaria y en la reducción al mínimo del uso de cargamentos legítimos para ocultar embarques de drogas ilícitas. Durante la última reunión del Grupo el señor Carlos Farfan de la *Business Anti-Smuggling Coalition* (BASC)

(Coalición empresarial anti-contrabando) realizó una exposición sobre las actividades de su organización y sobre la forma en que el sector empresarial puede desempeñar un papel activo en la seguridad de los puertos y la carga, lo que resulta en beneficios para todas las partes interesadas, incluidas las empresas acreditadas y las autoridades portuarias. Como complemento de la presentación del señor Farfan la Secretaría Ejecutiva distribuyó un documento en el que se describen los procedimientos para incorporarse a la BASC y se enumeran los países en los que esta organización está o estará presente (véase la copia adjunta).

El enfoque que promueve la BASC es una forma útil de lograr la participación del sector privado en la seguridad portuaria. Al mismo tiempo, queda a cargo de las autoridades portuarias y los organismos públicos la responsabilidad de disponer de la infraestructura y otros elementos básicos necesarios para garantizar la seguridad portuaria. El Grupo concordó en que el sector empresarial podría desempeñar un papel importante mediante su apoyo (financiero o en especie) para el establecimiento de sistemas, procedimientos y/o infraestructura de fortalecimiento de la seguridad portuaria. Varias delegaciones compartieron sus experiencias a este respecto. La delegación de Brasil ofreció presentar sus propias experiencias durante la próxima reunión.

La delegación de Chile ofreció elaborar una guía de prácticas óptimas y elementos básicos para acentuar la participación del sector privado en el financiamiento u otro tipo de apoyo a la seguridad antidrogas en los puertos.

G. Otros temas

El señor Pablo Martínez, del Comité Interamericano contra el Terrorismo (CICTE) presentó al Grupo un breve informe sobre el Marco Estratégico para la Cooperación Interamericana en Seguridad Portuaria (véase la copia adjunta), originado en las deliberaciones que tuvieron lugar en una reciente reunión de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP). En él se propone un enfoque para el tratamiento de la seguridad portuaria en el marco de la Organización de los Estados Americanos. El proyecto correspondiente se puso a disposición de los participantes para su información.

3. SESIÓN DE CLAUSURA

El Grupo de Expertos concluyó su labor el 27 de octubre. El Presidente del Grupo clausuró la reunión y agradeció a los miembros por su participación. Al clausurarse la reunión el Grupo acordó reunirse en Brasil en mayo de 2006 (en fecha y lugar aún no determinados).

1. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DEL GRUPO DE EXPERTOS

RECOMENDACIONES A LA CICAD EN SU TRIGÉSIMO OCTAVO PERÍODO ORDINARIO DE SESIONES:

1. Que la Comisión:

- **instruya** al Grupo de Expertos que se reúna de nuevo en el 2006 y que ponga en práctica el plan de acción, haciendo así posible la de consideración aspectos nuevos o emergentes:

Considere y finalice:

- el proyecto de modificación de los principios de interdicción marítima elaborado por Estados Unidos - Recomendación / Tarea 2

- el proyecto de guía elaborado por Canadá sobre prácticas óptimas y estrategias relacionadas que podría ser utilizado por los Estados Miembros para promover la aplicación de controles eficaces sobre el narcotráfico portuario y marítimo en un contexto de recursos limitados (humanos, financieros y de equipamiento). - Recomendación / Tarea 3

- el proyecto de guía de referencia preparado por Estados Unidos sobre sistemas de recolección datos en los puertos que los Estados Miembros podrían usar para desarrollar o mejorar sus sistemas nacionales. - Recomendación / Tarea 4

- el proyecto de guía formulado por Estados Unidos sobre el establecimiento de un consejo o comité interinstitucional para coordinar la puesta en práctica conjunta de programas de seguridad antidrogas en los puertos (a estos efectos Estados Unidos realizará consultas con Canadá que ya está trabajando sobre el establecimiento de Centros de Operaciones Conjuntas regionales o subregionales con fines de cooperación). - Recomendación / Tarea 6

- la versión modificada del Manual de Procedimientos Operativos Modelo para ejercicios de interdicción conjuntos y combinados bilaterales o regionales preparado por Trinidad y Tobago. - Recomendación / Tarea 7

- desarrollar alternativas para acentuar la intervención como parte interesada de la industria privada en el financiamiento y la participación en la seguridad antidrogas de los puertos. (Chile) - Recomendación / Tarea 9

- el proyecto de guía formulado por México y Colombia para el establecimiento de un sistema de registro de buques y de vigilancia de embarcaciones de recreo, buques pesqueros tradicionales y lanchas rápidas, como respaldo a la información disponible e investigaciones en curso en el ámbito marítimo. - Recomendación / Tarea 10

- el proyecto de guía de referencia elaborado por México y Brasil sobre prácticas y procedimientos óptimos para un eficaz control sistemático de los cargamentos de sustancias químicas que pasan por los puertos con el fin de evitar su desviación ilícita. - Recomendación / Tarea 10

.

Considere:

- la recomendación 13 sobre la viabilidad de establecer Centros de Operaciones Conjuntas regionales o subregionales para la cooperación entre los Estados Miembros cuyas leyes y reglamentos se lo permitan (Canadá).

- el creciente uso de contenedores para el transporte de drogas ilícitas por medios marítimos.

- una presentación sobre la recomendación 12 con relación a las prácticas y procedimientos para reforzar la seguridad en las zonas francas portuarias y en los puertos libres.

- una presentación de Brasil sobre la recomendación 9 relativa a una mayor participación del sector privado en el financiamiento u otro tipo de apoyo a la seguridad antidrogas en los puertos.

- una presentación por parte de Brasil (nueva recomendación / tarea 12 bis) acerca de la coordinación entre aduanas, la policía y otras autoridades referente al combate al narcotráfico en los puertos.



ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS

COMISIÓN INTERAMERICANA PARA EL CONTROL DEL
ABUSO DE DROGAS

cicad

**GRUPO DE EXPERTOS SOBRE
NARCOTRÁFICO MARÍTIMO**
25 – 27 octubre de 2005
Ciudad de México, México

CICAD/inf. 2/05
3 octubre 2005
Original: español

PROGRAMA DE ACTIVIDADES

Martes, 25 de octubre

- 08:30 – 09:00** **Registro de participantes**
- 09:00 – 09:30** **Palabras de apertura**
- 09:30 – 10:00** **Introducción y revisión**
- Antecedentes del Grupo
 - Programa de trabajo
 - Propuesta de metodología de trabajo
- 10:00 – 11:15** **Examen de puntos de interés, carencias y necesidades vinculadas a la seguridad portuaria:**
- **Recomendación N° 3.-** Controles portuarios eficaces y narcotráfico marítimo (presentado por Brasil)
 - **Recomendación N° 4.-** Sistemas de recolección de datos utilizados actualmente en los puertos
 - **Recomendación N° 6.** – Establecimiento de un consejo o comité interinstitucional para coordinar la puesta en práctica conjunta de los programas de seguridad antidrogas en los puertos.
 - **Recomendación N° 11.** - Un eficaz control sistemático de los cargamentos de sustancias químicas que pasan por los puertos con el fin de evitar su desviación ilícita.

- **Recomendación N° 12.-** Mejora de la seguridad en las zonas francas portuarias y puertos libres

11:15 – 11:30	Receso
11:30– 13:00	Seguridad portuaria (cont.)
13:00 – 14:30	Almuerzo en el Ministerio de Relaciones Exteriores
14:30 – 15:45	Seguridad portuaria (cont.)
15:45 – 16:00	Receso
16:00 – 17:00	Seguridad portuaria (continuación y conclusiones)
17:00 – 18:00	Matriz estandarizada de evaluación de amenazas y riesgos en la que se combinen las matrices de evaluación de la vulnerabilidad en los puertos y en los accesos costeros y marítimos (presentado por Canadá)
18:30	Cocktail organizado por el Ministro de Relaciones Exteriores

Miércoles, 26 de octubre

09:00 – 11:00	Recomendación N° 2.- Creación de una Legislación Modelo de Control Marítimo (o una serie de leyes y reglamentos) que pueda ser utilizada por los países para examinar y actualizar sus propias legislaciones y reglamentos con el fin de asegurar de manera adecuada su jurisdicción y seguridad marítimas (presentado por Estados Unidos).
11:00 – 11:15	Receso
11:15 – 13:00	Recomendación N° 2 - Continuación y conclusiones
13:00 – 14:30	Almuerzo en el Ministerio de Relaciones Exteriores
14:30 – 16:00	Recomendación N° 7.- Manual de Procedimientos Operativos Modelo para ejercicios de interdicción conjuntos y combinados bilaterales o regionales (presentado por Trinidad y Tobago)
16:00 – 16:15	Receso

16:15 – 18:00 Recomendación N° 7 - Continuación y conclusiones

Jueves, 27 de octubre

09:00 – 11:00 Recomendación N° 10.- Desarrollo de un sistema modelo de registro de buques y de vigilancia de embarcaciones de recreo, buques pesqueros tradicionales y lanchas rápidas, como respaldo a la información disponible e investigaciones en curso en el ámbito marítimo

11:00 – 11:15 Receso

11:15 – 13:00 Recomendación N° 10 – Continuación y conclusiones

13:00 – 14:30 Almuerzo en el Ministerio de Relaciones Exteriores

14:30 – 16:00 Recomendación N° 9.- Desarrollo de alternativas para acentuar la intervención como parte interesada de la industria privada en el financiamiento y la participación en la seguridad antidrogas en los puertos.

16:00 - 16:15 Receso

16:15 – 17:15 Recomendación N° 9 – Continuación y conclusiones

17:15 – 17:45 Conclusiones generales

17:45 Clausura



ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS

Comisión Interamericana de Puertos

CUARTA REUNIÓN DE LA
COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS
13 al 16 de septiembre de 2005
Maracaibo, Venezuela

OEA/Ser.W/XIII.4.4
CIDI/CIP/doc. 147/05/ rev.1
13 septiembre 2005
Original: español

MARCO ESTRATÉGICO PARA LA COOPERACIÓN INTERAMERICANA EN MATERIA DE PROTECCIÓN PORTUARIA

MARCO ESTRATÉGICO PARA LA COOPERACIÓN INTERAMERICANA EN MATERIA DE PROTECCION PORTUARIA

Preámbulo

1. La protección portuaria es un componente esencial de la viabilidad económica del sistema de transporte marítimo de la región de las Américas, y de la competitividad internacional. La misma debe contribuir a los programas generales de lucha contra el crimen tendientes a combatir el terrorismo y otras amenazas, como el tráfico ilícito de drogas, armas y personas y otras formas de crimen organizado, así como otros ilícitos que afectan la seguridad de la carga y el tráfico marítimo (robos, polizones, contrabando, entre otros.), constituyendo una amenaza de explotación ilegítima de los puertos.
2. El Departamento de Seguridad Multidimensional de la OEA a través del Comité Interamericano Contraterrorismo (CICTE) y de la Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas (CICAD) --y el Departamento de Desarrollo Integral de la OEA a través del Grupo Técnico Consultivo en Protección Portuaria-- tienen roles relevantes en los esfuerzos para asistir a los países en el mejoramiento de los sistemas de protección portuaria.
3. Una eficaz protección portuaria regional requiere una relación en forma de red de interdependencia entre puertos y países asociados, así como la adhesión a una norma internacional de seguridad que proteja el flujo de cargas de exportación, importación y de trasbordo, y el transporte de pasajeros.
4. En consecuencia, un marco estratégico podría orientar a los Estados Miembros de la OEA a los efectos de la preparación institucional y el logro de la capacidad técnica necesaria para implantar las mejoras requeridas en materia de protección portuaria.
5. Los más elevados estándares internacionales de protección ya establecidos, o por establecerse, implican necesariamente promover el fortalecimiento de la cooperación de los Estados del hemisferio, de manera tal que los mayores costos involucrados (el mejoramiento de las infraestructuras físicas y administrativas, el equipamiento, la formación y mejoramiento de capacidades, etc.), puedan ser solventados por todos los estados como medio para garantizar la aplicación armonizada de la nueva normativa de protección portuaria.
6. Al considerar los mecanismos y procedimientos apropiados para la elaboración de un marco estratégico de protección portuaria regional para fortalecer la cooperación hemisférica, los Estados deben examinar las iniciativas

bilaterales y multilaterales existentes que poseen objetivos y estructuras compatibles y evaluar la manera de utilizarlas para promover ese proceso. El texto y los objetivos de este marco se basan en la incorporación y síntesis de los logros ya alcanzados por la OEA y los planes, estrategias e iniciativas internacionales en materia de protección.

II. Elementos de un Marco Estratégico de Protección Portuaria: lineamientos y objetivos.

7. Con fines de disuasión, desbaratamiento y desmantelamiento de las organizaciones terroristas y las organizaciones criminales que amenazan el comercio marítimo internacional en el Hemisferio Occidental es preciso adoptar un marco estratégico especialmente diseñado a esos efectos. Es esencial adoptar un enfoque estratégico y sistémico a los efectos del proceso de planificación y elaboración de políticas de movilización, coordinación y sensibilización de los medios y recursos. Ese enfoque debe incluir ciertos elementos básicos que permitan sincronizar instrumentos comunes y técnicas interactivas.

8. Un marco estratégico eficaz requiere un proceso recurrente de evaluación para identificar y reducir las vulnerabilidades a la explotación que enfrentan los puertos de la Región, y la elaboración de contramedidas eficaces como disuasivo y medio de eliminación de las amenazas que plantean el terrorismo y el crimen organizado.

9. Los elementos del Marco Estratégico están destinados a:

- a) Dar mayor prioridad y aumentar los recursos dedicados a reforzar y mantener la protección portuaria en el hemisferio y en los puertos de mar de los países que mantienen relaciones comerciales mutuas.
- b) Lograr mayor eficacia y mayores sinergias mejorando la coordinación interna y externa de los organismos nacionales y regionales a los efectos del manejo de la seguridad de los puertos, y de las amenazas que plantean las organizaciones terroristas y el crimen organizado y otros perpetradores de actividades ilícitas interestatales.
- c) Mejorar y ampliar los mecanismos multilaterales y trabajar con otros gobiernos para aplicar un marco estratégico de protección portuaria.
- d) Utilizar en forma positiva e innovadora todos los medios legales disponibles para combatir toda la gama de actividades criminales y de corrupción que afectan a los puertos y al comercio marítimo del hemisferio.

10. El marco estratégico de protección portuaria debería incluir una meta viable y medible. La aplicación debería comprender el establecimiento y logro de objetivos razonablemente asequibles y que contribuyan al logro de sus metas, a la vez que se observen principios básicos compatibles con la finalidad de este Marco.

11. A los efectos de emprender un Marco Estratégico de Protección Portuaria, los Estados miembros de la OEA deberían procurar:

- a) Mejorar considerablemente la protección de los puertos marítimos y fluviales del hemisferio y sus componentes conexos, a los efectos de la aplicación y el mantenimiento del Código PBIP de la OMI.
- b) Desarrollar suficiente capacidad de protección portuaria para reducir las vulnerabilidades de los puertos frente a las actividades terroristas y las actividades criminales locales e internacionales, protegiendo así las operaciones de comercio marítimo hemisférico frente a amenazas previsibles contra la seguridad.
- c) Fortalecer la cooperación entre los estados a efectos de alcanzar de manera uniforme los puntos anteriores.

12. El Marco Estratégico tendrá como principales objetivos los siguientes:

- a) Objetivo 1: *Facilitar el flujo irrestricto del comercio marítimo hemisférico, sin restricciones causadas por las consecuencias directas o indirectas del terrorismo y la actividad criminal internacional en cualquiera de sus modalidades, a través de:*
 - i. Planes, procedimientos y operaciones de protección integrados y generales (por ejemplo OMI/PBIP) que garanticen la integridad de los movimientos y transacciones legítimas en el ciclo comercial de transporte marítimo, a la vez que impida el acceso al sistema a personas u organizaciones que puedan explotar o corromper ese proceso con fines ilegales.
 - ii. Normas y prácticas adaptables por parte de los Estados miembros de la OEA compatibles con la comunidad del comercio hemisférico.
 - iii. Procesos de gestión de riesgos, incluidos la identificación y el análisis de amenazas y vulnerabilidades.
 - iv. Mayor transparencia a través del uso de sistemas, procesos y corrientes de información de datos sobre comercio de transporte de cargas, modernizados y automatizados.
 - v. Estandarización de los regímenes aduaneros, con la ayuda de la observancia informada por la comunidad del comercio como factor coadyuvante.

- vi. Promover la cooperación del sector privado en los esfuerzos del gobierno para la aplicación de las normas y la penalización de los infractores.
 - vii. Operaciones de servicios portuarios protegidos en forma segura y expeditiva en todos sus elementos, a los efectos de una mayor eficiencia del sistema.
- b) Objetivo 2: *Máxima participación del sector marítimo comercial en un programa hemisférico de cooperación con el sector público, a través de:*
- i. Planificación, elaboración y aplicación de soluciones operacionales estratégicas y tácticas a las operaciones de protección marítima y portuarias para contrarrestar las amenazas a la protección de los mismos.
 - ii. Producción e intercambio de información e inteligencia de calidad ejecutable y predecible.
 - iii. Realización de programas nacionales y regionales de entrenamiento en materia de protección marítima y portuaria para lograr una mayor eficacia en la coordinación de programas de protección portuaria y seguridad de los buques.
 - iv. Elaboración de alternativas al financiamiento gubernamental para incrementar la participación de interesados del sector privado en el financiamiento de programas de protección portuaria y su presencia en los mismos.
- c) Objetivo 3: *Proteger las fronteras hemisféricas procurando corregir las vulnerabilidades susceptibles de aprovechamiento abusivo por parte del crimen internacional y el terrorismo:*
- i. Dando mayor eficacia a los controles de seguridad marítima y de los puertos marítimos y en las fronteras terrestres conexas, en materia de capacidades de inspección, detección y control, a través de un mayor compromiso de recursos, una coordinación más estrecha de los programas nacionales y del sector privado y una mayor cooperación entre los Estados miembros de la OEA y organismos internacionales pertinentes.
 - ii. Alentando la plena aplicación de las regulaciones y las penalidades por incumplimientos del sector privado que faciliten las actividades criminales internacionales y la corrupción en los puertos y en el marco del comercio marítimo.
 - iii. Encaminando más eficazmente recursos regulatorios, de seguridad pública y de las fiscalías contra personas, entidades y organizaciones que perpetren actividades marítimas comerciales con fines ilegales.
- d) Objetivo 4: *Impedir la explotación criminal de los puertos y el comercio marítimo hemisférico con el fin de cometer actos de terrorismo, traficar*

ilícitamente drogas, armas, personas, sustraer carga y cometer ilícitos comerciales y financieros:

- i. Impidiendo a los criminales el acceso a los puertos marítimos y al ciclo de tráfico mercantil marítimo legítimo.
 - ii. Reforzando los programas de aplicación de normas a fin de reducir la entrada y salida del producto de actividades criminales o de los activos de empresas delictivas.
 - iii. Ayudando a los servicios aduaneros y otros organismos de aplicación coercitiva de normas de los Estados miembros de la OEA a realizar el decomiso de activos de terroristas o delincuentes que exploten el comercio marítimo, a través de una utilización enérgica de las leyes sobre incautación.
 - iv. Reforzando la cooperación bilateral y multilateral entre los Estados miembros de la OEA contra todos los delitos financieros que impliquen la explotación del comercio marítimo, estableciendo instrumentos actualizados de aplicación coercitiva de normas y aplicando normas multilaterales de lucha contra el lavado de dinero.
- e) Objetivo 5: *Responder a las actuales amenazas contra la seguridad portuaria hemisférica mediante los recursos existentes, así como evaluar e identificar necesidades de mayores recursos y sus posibles fuentes de financiamiento, para contrarrestar las amenazas existentes:*
- i. Neutralizando nuevas actividades o tendencias de criminales internacionales que exploten los puertos y el comercio marítimo.
 - ii. Reforzando los programas de inteligencia tendientes a proteger los puertos y el comercio marítimo y brindar sistemas de alerta temprana, de amenazas emergentes y de métodos delictivos.
 - iii. Evaluando el estado de los mecanismos de seguridad destinados a dar protección a los puertos de los Estados miembros de la OEA a fin de identificar condiciones efectivas, identificar las fallas de elementos específicos de la seguridad portuaria, determinar las soluciones específicas a todas las fallas de la seguridad portuaria, y establecer con exactitud qué necesidades en materia de políticas, planificación y operaciones deben satisfacerse para mitigar o eliminar las fallas.
 - iv. Evaluando las competencias y aptitudes del personal de seguridad portuaria para identificar actividades de capacitación e iniciativas de formación de capacidades, como requisito previo para hacer efectivas soluciones referentes, por ejemplo, a mejoras de los procesos, procedimientos, comunicaciones, coordinación, sistemas, planificación, tecnología e infraestructura física de los puertos.
 - v. Evaluando los recursos financieros necesarios para mejorar la protección portuaria, identificando las necesidades operativas específicas y las cifras del financiamiento correspondientes.

- vi. Investigando e identificando la manera de financiar soluciones en materia de seguridad portuaria, en primer lugar a través de los recursos y mecanismos financieros existentes (por ejemplo fuentes locales, de asociados, regionales, nacionales, internacionales), y asimismo a través de fuentes de financiamiento alternativas.
 - vii. Creando alternativas para incrementar la participación de interesados del sector privado en el financiamiento de programas de protección portuaria.
- f) Objetivo 6: Reforzar la cooperación hemisférica en materia de protección portuaria, a través de:
- i. Combatir la explotación criminal de los puertos y el comercio marítimo, a través de mecanismos bilaterales, multilaterales y regionales, y promover activamente su aplicación y observancia.
 - ii. Facilitar los esfuerzos tendientes a reducir la vulnerabilidad del comercio marítimo y de los puertos a las influencias de la corrupción y la explotación delictiva.
 - iii. Negociar acuerdos hemisféricos que creen un sistema continuo y eficiente de operaciones protegidas en forma segura y competitiva en los puertos así como en los corredores de comercio marítimo del hemisferio.
 - iv. Mejorar la cooperación bilateral entre los gobiernos y los servicios de aplicación de normas a través de una mayor colaboración, capacitación y asistencia técnica, a fin de reforzar la protección y combatir delitos vinculados con la explotación de los puertos y el comercio marítimo.
 - v. Promover con autoridades regionales e internacionales una mayor cooperación en materia jurídica, a los efectos de un rápido acceso mutuo a testigos, antecedentes y otras pruebas referentes a toda la gama de delitos relacionados con la actividad marítima y los puertos.

III. Aplicación

13. La aplicación de un marco estratégico requiere la coordinación de una amplia diversidad de organismos públicos y entidades del sector privado, a fin de que suscite resultados efectivos en materia de seguridad portuaria contra el terrorismo y el crimen internacional. Los gobiernos y el sector privado deben crear y respaldar a nivel nacional, regional y mundial la utilización de los recursos y los mecanismos de mutua colaboración necesarios para la gestión de esos esfuerzos.
14. La aplicación del marco estratégico comprende dos enfoques básicos:
- a) Sector público (aplicación coercitiva de normas regulatorias y leyes) --
Depende de las capacidades y los mecanismos de aplicación coercitiva de

normas, establecidos a través de diversos instrumentos nacionales, bilaterales y multilaterales.

- b) Cooperación (no regulatoria) entre el sector público y el sector privado -- Hace hincapié en el facilitamiento del flujo normal de comercio, en armonía con los programas de disuasión contra terroristas y otros delincuentes en las oportunidades de explotación de los puertos y del sistema de transporte marítimo internacional a cuyo servicio están esos puertos. Este enfoque mejora la cooperación entre el sector público y el sector privado en sectores comerciales o regiones geográficas en que, por diversas razones, no sea fácil lograrla por otras vías.

15. La aplicación del marco estratégico se llevará a cabo a través de la colaboración, basada en la mutua cooperación, de todos los Estados miembros de la OEA, a través de un Plan de Acción. El Departamento de Seguridad Multidimensional –a través de CICTE y CICAD- tendrá un rol fundamental en este proceso, en coordinación con otros órganos de la OEA, incluyendo, pero no limitado al Departamento de Desarrollo Integral a través del Grupo Técnico Consultivo en Protección Portuaria.

16. La implementación de proyectos conformes a los objetivos propuestos estará sujeta a la disponibilidad de recursos por parte de la OEA.

CIDI/CIP/RES.60 (IV-05)

MARCO ESTRATÉGICO PARA LA COOPERACIÓN INTERAMERICANA EN
MATERIA DE PROTECCIÓN PORTUARIA

LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS,

VISTO:

El documento “Marco Estratégico para la Cooperación Interamericana en Materia de Protección Portuaria”, aprobado en la Conferencia del Hemisferio Occidental sobre Seguridad Portuaria, realizada en Miami, Florida, Estados Unidos, en febrero de 2004,

CONSIDERANDO:

Que por resolución el Comité Ejecutivo de la CIP CECIP/RES.12 (VI-04), durante su Sexta Reunión llevada a cabo en Managua en Diciembre de 2004, recomendó que el Marco Estratégico fuera remitido a la Cuarta Reunión de la CIP en Maracaibo, Venezuela, para su consideración;

Que el concepto integral de protección portuaria regional incluye las normas y estrategias adoptadas por una gama amplia instituciones gubernamentales tales como: agencias antidrogas y antiterrorismo, ministerios de relaciones exteriores, cuerpos militares, aduanas y policía;

Que el Departamento de Seguridad Multidimensional (DMS) de la Secretaría General de la OEA, a través del Comité Interamericano Contraterrorismo (CICTE) y la Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas (CICAD), tiene entre sus constituyentes las instituciones mencionadas anteriormente, y en consecuencia tiene las capacidades relevantes para revisar y modificar el Marco Estratégico;

Que el Marco Estratégico, modificado en la Cuarta Reunión de la CIP en Maracaibo por el documento CIDI/CIP/doc.147/05/ Rev.1, contiene el lenguaje que expresa la posición de los ministerios de transporte, y transfiere el Marco Estratégico a CICTE y CICAD para su evaluación y modificación adicional;

RESUELVE:

1. Aprobar el documento “Marco Estratégico para la Cooperación Interamericana en Materia de Protección Portuaria” (CIDI/CIP/doc.147/05/Rev.1);

2. Elevar el referido documento al Comité Interamericano Contraterrorismo (CICTE) y a la Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas (CICAD) de la OEA, para su futura evaluación y modificación, previo a su consideración por la Asamblea General de la OEA;
3. Encomendar al Presidente del Grupo Técnico Consultivo sobre Protección Portuaria, que mantenga coordinación con el Departamento de Seguridad Multidimensional (DMS) de la OEA, a través de CICTE y CICAD, a efectos de apoyar los esfuerzos orientados a coadyuvar al logro de los objetivos del Marco Estratégico.

RESUMEN EJECUTIVO BASC

1. Desarrollo de BASC en el mundo:

BASC viene desarrollando su filosofía desde 1996, al trabajar conjuntamente con la Aduana de los Estados Unidos, promoviendo para que a través de la generación de una cultura de Seguridad en la cadena de suministro se logre una agilización del comercio internacional.

Ante la necesidad de difundir esta iniciativa, particularmente en los países donde el fenómeno del narcotráfico estaba presente en las actividades de comercio internacional (Exportación/ Importación), se crea World BASC Organization; Asociación de carácter privado sin fines de lucro, liderada por el sector Empresarial y apoyada por los Servicios de Aduanas de Sur, Centro, Norteamérica y Europa y por Organismos Internacionales.

2. Presencia de BASC en el mundo:

Actualmente, WBO esta conformado por Once (11) capítulos Nacionales, establecidos en los siguientes países:

México	Costa Rica
Guatemala	Panamá
Republica	Dominicana Jamaica
Colombia	Venezuela
Ecuador	Uruguay
Perú	

Así mismo, se encuentran en proceso de formación, capítulos en los siguientes países

Haití	El Salvador
Honduras	Nicaragua

Otros países han manifestado su interés en implementar esta iniciativa y por lo tanto WBO ha realizado las gestiones necesarias para iniciar el proceso de sensibilización ante las cámaras gremiales, las asociaciones de empresarios y las entidades gubernamentales de cada uno de estos países:

Chile	Argentina
-------	-----------

Para el caso de Paraguay y Argentina, WBO cuenta con empresas certificadas en esos países, en razón a la solicitud específica realizada por algunas empresas ubicadas en esos territorios.

El total de empresas certificadas hoy en el mundo supera 1.700 Organizaciones Empresariales, que comprometen no solamente a los exportadores de cada uno de los países sino a toda la cadena de suministro, incluyendo a los transportistas, Agentes aduanales, Operadores Logísticos, Puertos y Aeropuertos, empresas de seguridad vinculadas a la operación y en general todos los prestadores de servicios asociados al comercio internacional.

3. Convenios Internacionales:

WBO ha suscrito un importante número de acuerdos y memorandos de entendimiento con los Servicios Aduaneros de los siguientes países:

Francia	España
Italia	México
Republica Dominicana	Costa Rica
Nicaragua	Ecuador
El Salvador	Argentina
Venezuela	

En adición a los convenios que bilateralmente a suscrito WBO, hacen parte del primer acuerdo internacional de cooperación, las Aduanas de los siguientes países y las siguientes Organizaciones Internacionales:

Colombia	Ecuador
Estados Unidos	
Cámara de Comercio Internacional	
World Customs Organization	

4. Estructura Organizacional:

El máximo órgano de Dirección de WBO es la Asamblea General de asociados, conformada por un representante de cada país en el cual opere un capítulo nacional. De igual forma, integran la Asamblea, el comisionado de Aduanas de los Estados Unidos o su representante.

La Asamblea nombra una Junta Directiva (7 miembros) y un Presidente Ejecutivo. La Junta se ocupa del control administrativo y operativo de WBO.

Cada capítulo Nacional reporta a WBO y cada capítulo regional le reporta a su capítulo nacional. No obstante, WBO realiza una verificación tanto de capítulos Nacionales como Regionales, determinando su conformidad frente a los requisitos de operación de cada uno de ellos.

Un proceso de auditoria anual también se realiza con los capítulos para verificar el cumplimiento de todos los procesos por parte de los capítulos.

5. Proyectos de Expansión:

Para el futuro próximo, WBO esta trabajando en la apertura de nuevos países, especialmente hacia el Cono Sur y consolidar Centro América y el Caribe.

En relación al cono sur, Brasil, Chile y Argentina se constituyen en los países objetivos de WBO. En Centro América, finalizar el proceso de formación de El Salvador, Honduras y Nicaragua y para el Caribe, algunas islas con las cuales los países BASC tengan relaciones comerciales.

Respecto de Haití, si bien es cierto que el capitulo esta listo para iniciar operaciones, la situación política, económica y social del país han dificultado la operación.

En este proceso de expansión es muy importante el apoyo que pueda brindar la CICAD, puesto que esta evidenciada la disminución de las operaciones de trafico de narcóticos a través de los países BASC.

6. Proceso de Vinculación, certificación y re-certificación:

Las Organizaciones Empresariales que desean participar de la asociación, antes de implementar su Sistema de Gestión en Control y Seguridad, deberán someterse a un detallado examen que permita la verificación de sus antecedentes comerciales, de la honestidad y legalidad de las operaciones comerciales que realizan tanto la organización misma como sus accionistas.

Así pues, el primer paso es la verificación documental de la Empresa, verificando su existencia física, el cumplimiento de los requisitos que en materia legal estable la legislación de cada uno de los países en los que opera BASC y los antecedentes que posea.

Una vez realizada esta verificación con el apoyo de los Organismos de Control y Seguridad locales, se procede a validar su ingreso por parte de un comité de Admisiones conformado con esa única finalidad.

La empresa dispone entonces, de un tiempo limitado para implementar los requisitos dispuestos tanto en la Norma como en los Estándares BASC. Una vez implementados, la Empresa solicita la práctica de la auditoria de Certificación. Uno o varios de los auditores avalados por WBO, realizara la auditoria de campo, certificando que el Sistema de Gestión en Control y Seguridad que la empresa ha implementado es conforme.

Con base en el concepto favorable del auditor y con el conocimiento que BASC tiene de cada empresa, se procede a certificar la empresa por un periodo de un

año al cabo del cual se practica una nueva auditoria para verificar que el sistema se mantiene y mejora continuamente.

Adicional a las auditorias para certificar o re-certificar a una Empresa, WBO a través de sus capítulos tiene la facultad de realizar auditorias de seguimiento, verificación y control las cuales puede realizar en el momento en que lo considere procedente.

Los registros de empresas certificadas se encuentran disponibles para Aduanas y Organismos de control, mediante la asignación de un *password* y un *login*, los cuales se acceden a través de la base de datos alojada en la Web de WBO (www.wbasco.org). Con esta información, las diferentes agencias aduaneras y de control podrán desarrollar sus procesos de análisis de riesgo de una forma mas expedita y objetiva.

El trabajo realizado por WBO y por sus capítulos nacionales y regionales, le ha valido el reconocimiento de diferentes mandatarios como el Presidente de la Republica de Colombia, Dr. Álvaro Uribe Vélez, como también varios de los Embajadores del Gobierno de los Estados Unidos en países como Republica Dominicana y Perú, como también de los directores de las aduanas de España y otros países, cuyas transcripciones se encuentran en la memoria institucional.

Finalmente, WBO ha sido distinguida recientemente por WORLD CONFEDERATION OF BUSINESSES con el premio BIZZ AWARDS 2005 en la categoría de Servicios, Organismos no Gubernamentales / Asociaciones.