

Víctor Tarántola

## The Port Cities and their Port Safety Standards

# La relación de las ciudades puertos y las Normas de Seguridad Portuaria





La problemática de la seguridad ha adquirido gran importancia a partir de las amenazas a la paz y la seguridad de la comunidad internacional. Luego de los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001 en Nueva York, Washington y Pennsylvania, los Estados expresaron su firme condena al terrorismo en todas sus formas e impulsaron diversas propuestas de medidas universales a adoptar por los organismos internacionales, con el objetivo de garantizar la seguridad del pasaje, las tripulaciones, el buque y las instalaciones portuarias, en favor de la integridad de la vida y los bienes comprometidos en la navegación.

Inicialmente, bajo referencias de la Circular MSC/CIR 443 del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional-OMI, ha incorporado nuevas normas al Código Federal de Regulaciones (CFR). Y, posteriormente, ha promovido y logrado la sanción de enmiendas significativas a los capítulos V y XI del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), un proyecto de Código Internacional para la protección de buques e instalaciones portuarias y otras medidas relacionadas al control de contenedores y a la identificación de la gente de mar y personal portuario.

El Código fue desarrollado a partir de la necesidad de prevenir atentados terroristas y otras actividades de génesis delictivo (tráfico de armas, tráfico de estupefacientes, inmigración ilegal, etc.) preservar la seguridad interior de las naciones y garantizar la seguridad del transporte de mercancías y personas.

### **Aplicación del Código ISPS en los Países de Latinoamérica**

La fecha de entrada en vigencia del “Código de Protección a Buques a Instalaciones Portuarias” para los buques que realicen tráficos internacionales, como así también para los puertos e

Great importance has been attached to the problem of security as a result of the threats posed to the peace and security of the international community. After the terrorist attacks on 11th September 2001 in New York, Washington and Pennsylvania, the United States expressed their absolute condemnation of terrorism in all its forms and put forward a variety of proposals concerning general and universal measures to be taken by international bodies, with a view to guaranteeing safe passage, and security for the crews, the vessels and Port Facilities, in order to protect the lives of those who work on vessels and the goods that are transported in them. Initially, under references from MSC/CIR 443 Circular issued by the Maritime Safety Committee formed by the International Maritime Organisation (IMO), new standards have been incorporated into the Federal Code of Regulations (FCR) and approval was subsequently given to significant amendments made to Chapters V and XI of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), an International Code project for the protection of vessels and Port Facilities and installations and other measures involving control over containers and identifying people at sea and those working in ports. The Code was developed out of a need to prevent terrorist attacks and other activities of a criminal nature (arms trafficking, drug trafficking, illegal immigration, etc.) to keep nations safe and secure and to guarantee the safe passage of goods and persons.

### **Application of the ISPS Code in Latin American Countries**

The International Ship and Port Facility Security Code ISPS came into force on 1st July 2004 to such vessels involved in international movements and it also applied to ports and Port Facilities that cater for such vessels. After all the requirements contained in the regulations had been complied with, such as drawing up risk plans and security plans for removing those risks, the Authorities responsible for applying these measures in the different countries carried out inspections with a view to issuing certificates to the vessels and Port Facilities that were in a position to cope with such hazards. A summary is given below that shows how the countries in the region reacted in matters concerning Port Security now that more than one year has elapsed since the ISPS code came into effect; this situation was established by holding surveys with the Authorities responsible for applying these measures in each country.

#### **Argentina**

Since 1953, the Republic of Argentina has been a full member of the International Maritime Organisation (IMO) dependent upon the United Nations.

One month after the date on which the ISPS Code came into force, Argentina had 47 Port Facilities that were in possession of the Fulfilment Declaration Certificate, which amounts to 43% of the total number of ports. At present, 76% of its Port Facilities hold the Certificates.

It must be pointed out that the authorities with powers in the matter are

involved in an Ongoing Improvement Plan that comes from the controlling body will make it easier – within the requirements of these supplementary measures –, to make swift progress in reaching the target for improvements for the Port Facilities for which approval has been given.

#### **Brazil**

Brazil ratified SOLAS 74, on 22nd May 1980 and 20th November 1985 respectively. The National Authority responsible for applying and implementing the ISPS Code is the National Committee for Public Safety in the Ports, Terminals and Waterway, in its capacity as Maritime and Port Authority, and an organisation that is a counterpart to the International Maritime Organisation. Brazil has a total of 33 ports, with a total of 224 Port Facilities affected by the ISPS Code.

One month after the Vessel and Port Facility Protection Code came into effect, Brazil had a total of 257 ports and Port Facilities to which the Code applied, of which 218 submitted and approved their Risk Evaluation and their Protection Plans, 157 Port Facilities were approved through the Authority responsible for applying that

plan and finally, on that date, 35 Ports and Port Facilities were licensed to receive the Declaration of Fulfilment. One year after the aforementioned, Brazil is still making progress on implementing the code in its ports, and has succeeded in giving its approval to 185 protection plans and certifying 68 Port Facilities with the Declaration of Fulfilment.

#### **Chile**

Chile is one of the countries that played an active part in the IMO with respect to the amendment to the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), giving rise to the ISPS Code. The appointed Authority is the Territorial Waters and Merchant Navy General Directorate (DIRECTEMAR), dependent upon the Chilean Navy. As far as port security was concerned, of the 13 maritime authorities into which the country is divided, 63 Port Facilities were identified as receiving international transport vessels. All the Port Facilities were submitted for the licensing process in accordance with the code standards, all of which were audited, before licenses were issued to all of them.

instalaciones portuarias que atiendan a dichos buques es a partir del 1° de julio del año 2004. Luego de cumplirse con todos los requisitos que requiere la normativa, tales como la realización de planes de riesgo y planes de seguridad para eliminar estos riesgos, las Autoridades de Aplicación de los países se encargaron de llevar adelante las inspecciones con el objeto de Certificar los buques e Instalaciones Portuarias que estaban en condiciones de hacerlo. A continuación mostraremos un resumen de cómo fue el comportamiento de los países de la región en materia de Seguridad Portuaria habiendo pasado más de 1 año de la puesta en vigencia del código ISPS, dicha situación fue relevada a través de encuestas a las Autoridades de Aplicación de cada país.

#### **Argentina**

A partir de 1953, la República Argentina es miembro pleno de la Organización Marítima Internacional dependiente de las Naciones Unidas. Pasado un mes de la fecha de puesta en vigencia del código PBIP, Argentina tenía 47 instalaciones Portuarias con Certificado de Declaración de Cumplimiento, lo que equivale a un 43% del total, mientras que en la actualidad el 76% de sus instalaciones Portuarias se encuentran Certificadas. Cabe mencionar que las autoridades competentes en la materia, se encuentran abocadas a un plan de Mejora Continua que deviene del órgano contralor, que facilitará, dentro de las exigencias de estas medidas complementarias, avanzar rápidamente para lograr el objetivo de mejoras en las instalaciones que hayan sido aprobadas.

#### **Brasil**

Brasil ratificó el SOLAS 74, el 22 de mayo de 1980 y el 20 de noviembre de 1985 respectivamente. La autoridad nacional de aplicación o implementación del Código PBIP es la Comisión

Nacional de Seguridad Pública en los Puertos, Terminales y Vías Navegables, en calidad de Autoridad Marítima y Portuaria, y organismo contraparte de la Organización Marítima Internacional.

Brasil cuenta con un total de 33 puertos, con un total de 224 IP alcanzadas por el Código PBIP. A un mes de la entrada en vigor del código de Protección a Buques e Instalaciones Portuarias, Brasil presentaba un total de 257 puertos e Instalaciones Portuarias, a los que se aplicaba el código, de este total, 218 instalaciones presentaron y aprobaron su Evaluación de Riesgo y sus Planes de Protección, 157 instalaciones portuarias aprobaron mediante la Autoridad de Aplicación dicho plan y finalmente a esa fecha certificaron la Declaración de Cumplimiento 35 Puertos e IP. A un año de lo mencionado, Brasil ha seguido avanzando en la implementación del código en los puertos, llegando a aprobar 185 planes de protección y certificando 68 Instalaciones portuarias con la Declaración de Cumplimiento.

#### **Chile**

Chile es uno de los países que tuvo activa participación en la OMI para la enmienda del convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), dando origen al Código PBIP. La Autoridad designada es la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), de la Armada de Chile. En el caso de la seguridad de los puertos, se identificaron 63 instalaciones portuarias que reciben buques de tráfico internacional, dentro de las 13 gobernaciones marítimas en las que está organizado el país. Todas las instalaciones portuarias se presentaron al proceso para certificarse conforme a los estándares del código, quedando todas ellas auditadas y aprobadas.

#### **Uruguay**

El ingreso al Código PBIP en Uruguay fue a través de la Ley N° 14.879 de fecha 23 de abril de 1979, la cual ha adoptado las enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (Solas 74) y su Protocolo de 1978, la que fuera enmendada por la Ley N° 17.504 de fecha 18 de junio de 2002, relativas a las medidas especiales para incrementar la seguridad y la protección marítima. Al momento de entrada en vigencia el Código PBIP, Uruguay con sus 7 puertos alcanzados por la norma de aplicación, contaba con 20 instalaciones portuarias las que poseían el correspondiente Plan de Evaluación de Riesgo, siendo 19 de ellas las que han aprobado el Plan de Protección para Instalaciones Portuarias.

#### **Colombia**

El proceso de implementación del código PBIP en Colombia se soportó legalmente a través del decreto 730 del 19 de marzo de 2004 "Por el cual se reglamenta parcialmente el capítulo XI-2 del Convenio Internacional Para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 - SOLAS aprobado mediante ley 8 de 1980".

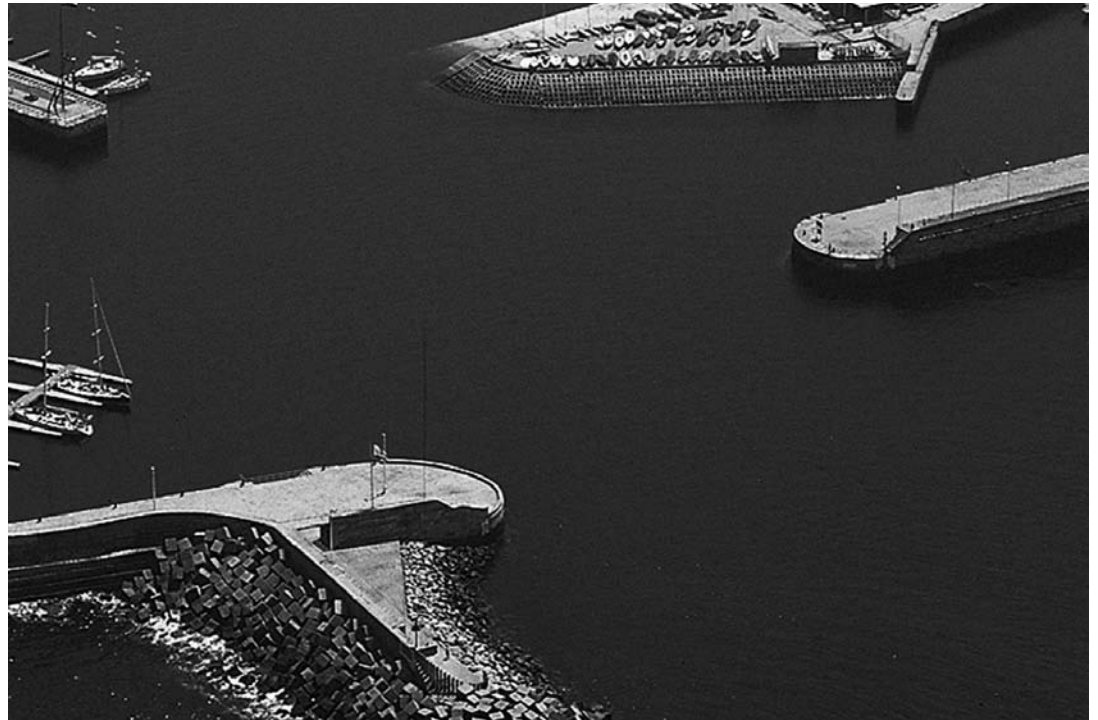
La Dirección General Marítima es la Autoridad Marítima Nacional y tiene competencias para la implementación del código tanto en naves como en instalaciones portuarias. La Dirección es una dependencia del Ministerio de Defensa, que ejerce sus funciones en coordinación con la Armada Nacional. Colombia cuenta con un

### Uruguay

When Uruguay adhered to the ISPS Code, it did so by virtue of Law N° 14,879 dated April 23rd 1979, which had adopted the amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS 74) and its Protocol dating from 1978, which was amended by virtue of Law N° 17,504 dated June 18th 2002, concerning the special measures to be adopted with a view to increasing security and protection at Sea. When the ISPS Code came into force, Uruguay with its 7 ports to which the standard applied, had 20 Port Facilities that were in possession of the Risk Evaluation Plan, 19 of which had given their approval to the Port Facility Protection Plan.

### Colombia

The PBIB Code implementation process in Colombia is given legal backing by virtue of Decree 730 dated March 19th 2004 "Whereby Chapter XI-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 - SOLAS passed by virtue of Act 8 dated 1980 is partially regulated". The Maritime General Directorate is the National Maritime Authority and it has



total de 14 puertos internacionales, alcanzados por el Código de Protección a Buques e Instalaciones Portuarias, adicionando las Instalaciones Portuarias, restantes llegan a un total de 45.

### Guatemala

De conformidad con la ley orgánica del Organismo Ejecutivo, el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda es la Autoridad Portuaria y Aérea Nacional. Guatemala cuenta con 3 puertos internacionales alcanzados por el Código PBIP y con un total de 11 Instalaciones Portuarias todas ellas actualmente se encuentran certificadas.

#### *Medidas Adicionales y Complementarias:*

Una de las nuevas medidas, es el sistema de extracción de aire que se conecta a los contenedores y permite, por un procesamiento electrónico, determinar qué tipo de material se está transportando en el mismo, dichos controles son aplicados en la Empresa Portuaria Santo Tomas de Castilla, teniendo un costo aproximado de U\$D 3 por contenedor.

### Ecuador

Ecuador ingresó al SOLAS 74 el 28 de mayo de 1982, ratificación que entró en vigencia el 28 de agosto del mismo año. Hasta el momento no existen normas y medidas adicionales ni complementarias al Código de Protección a Buques e Instalaciones Portuarias. Ecuador cuenta con 6 puertos alcanzados por el Código PBIP y con un total de 12 Instalaciones portuarias Certificadas.

### Perú

El Código PBIP fue adoptado por la Organización Marítima Internacional el 12 de diciembre de 2002 como el Capítulo XI-2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el

Mar 1974 (SOLAS 1974). A fin de incorporar los alcances del Código PBIP a la legislación peruana, el gobierno emitió la Resolución Ministerial N° 330-2004-MTC-02 el día 5 de mayo de 2004.

#### *Medidas Adicionales y Complementarias*

- 5 de mayo de 2004, Resolución Ministerial N° 329-2004-MTC-02: Establecimiento de las pautas que permitieran la certificación y registro de las Organizaciones de Protección Reconocidas (OPRs);
- 20 de junio de 2005, Resolución de Presidencia de la APN N° 025-2005: Establecimiento de procedimiento para la ejecución de Auditorías de Verificación de Cumplimiento PBIP;
- 20 de junio de 2005, Resolución de Presidencia de la APN N° 027-2005 y 028-2005: Disposiciones complementarias para estandarizar la capacitación y certificación de Auditores PBIP y Oficiales de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP).

#### **Situación de los Países Analizados**

A continuación en la tabla se realiza un análisis de cuál fue el grado de cumplimiento de los países que formaron parte de la encuesta; luego se hace un análisis comparativo con la información de la Base de Datos la OMI de otros 33 países de Latinoamérica y el Caribe.

#### **La Seguridad Portuaria y sus Efectos en las Ciudades**

Históricamente la ciudad ha sido parte indisoluble con el puerto. Las ciudades se han formado alrededor de los puertos y a medida en que crecía la actividad del transporte por agua, crecía también la ciudad. En los pueblos del interior del país, aún hoy algunos puertos son parte de la ciudad y los vecinos concurren habitualmente al puerto para pescar o para sentarse a la sombra de algún árbol y soportar así mejor el calor agobiante del verano. Al estar



powers to apply the Code not only to vessels but also to Port Facilities. The Directorate is answerable to the Ministry of Defence, which carries out its functions in coordination with the Colombian Navy. Colombia has a total of 14 International Port affected by the Vessel and Port Facilities Protection Code, if the rest of the Port Facilities are added, this amounts to a total of 45.

#### Guatemala

According to the Guatemalan Law, it is the Ministry of Communications, Infrastructure and Housing that is the National Port and Air Authority. Guatemala has 3 international ports that are affected by the ISPS Code and there are a total of 11 Port Facilities, all of which currently hold licenses.

#### Additional and Supplementary Measures:

One of the new measures is the air extraction system connected to the containers that, thanks to electronic processing, enables the users to establish what type of material is being transported in them; such controls also apply to

Países	fecha	Puertos Alcanzados por el ISPS	Instalaciones Portuarias con Evaluación de Riesgo	I.P. Con Plan de Protección Presentados	I.P. Con Plan de Protección Aprobados	Porcentaje de Implementación
Countries	Date	Ports Affected by the ISPS	Port Facilities with Risk Evaluation	Port Facilities with a Protection Plan Submitted	Port Facilities with a Protection Plan Approved	Percentage of Implementation
Argentina	01-Jul-05	30	111	111	94	85%
Brasil	01-Jul-05	33	218	218	185	85%
Chile	01-Jul-05	16	64	64	64	100%
Uruguay	01-Jul-05	7	20	20	20	100%
Perú	01-Jul-05	20	39	38	37	97%
Colombia	01-Jul-05	14	45	45	45	100%
Ecuador	01-Jul-05	7	23	23	19	83%
Guatemala	01-Jul-05	3	9	9	9	100%
<b>Total Países Analizados</b>		<b>130</b>	<b>529</b>	<b>528</b>	<b>473</b>	<b>94%</b>
<b>Total Countries Analysed</b>						

	Total Puertos e I.P.I.	P. Con Plan aprobados	Porcentaje Implementación
	Total Ports & Port Facilities	Port Facilities with an Approved Plan	Perc. of Implementation
Otros 25 Países LAC*07-Jul-05	336	330	98%
Another 25 Countries LAC*			
Total 33 Países Countries	865	858	99%

Fuente: Ricardo Sánchez y Víctor Tarántola – sobre la base de datos de IMO Global Integrated shipping  
 Source: Ricardo Sánchez and Víctor Tarántola – from the IMO Global Integrated shipping database

the Port Company Santo Tomas de Castilla, and the cost is approximately 3 US\$ per container.

#### **Ecuador**

Ecuador joined SOLAS 74 on May 28th 1982, and the ratification came into effect on August 28th of the same year. So far, there are no additional or supplementary measures or standards applied other than the contents of the Vessel and Port Facilities Protection Code. Ecuador has 6 ports that are affected by the ISPS Code and a total of 12 Licensed Port Facilities.

#### **Peru**

The ISPS Code was adopted by the International Maritime Organisation on December 12th 2002, as was Chapter XI-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea - 1974 (SOLAS 1974). With a view to incorporating the scope of the ISPS Code into Peruvian Law, the Government issued Ministerial Resolution N° 330-2004-MTC-02 on May 5th 2004.

*Additional and Supplementary Measures*  
a) May 5th 2004, Ministerial Resolution

N° 329-2004-MTC-02: setting out the guidelines for permitting Recognised Protection Organizations (OPRs) to be licensed and registered.

b) June 20th 2005, Resolution APN N° 025-2005: setting out the procedure for Auditing Verification of Fulfilment of the ISPS.

c) June 20th 2005, Resolution APN N° 027-2005 and 028-2005: supplementary provisions for Standardising the Qualification and Licensing of ISPS Auditors and officials involved in the Port Facility Security Plan (PFSP).

#### **Situation in the Countries Analysed**

A table is shown below that contains an analysis of the extent to which the countries included in the survey fulfil the requirements. A comparative analysis is then given for 33 Latin American and Caribbean countries, based upon information contained in the IMO database.

#### **Port Security and its Effects on Cities**

Historically cities have been inseparable from ports. Cities have grown around ports and as the water transport activity

in them grew, so did their cities. In some towns in the interior of the country, some ports still form part of the city and the residents habitually go down to the port to fish or to sit in the shade afforded by the trees, thus making the intolerable heat easier to bear. As ports are integrated into their cities and separated from them only by a pavement bordering an avenue, people come and go a great deal (passengers, workers or port suppliers) and many loads have to pass through the city. Although the security measures (protection for ourselves) have gradually been implemented as a result of the coming into force of the ISPS Code, these measures have been increased further by the following:

- Restrictions imposed on the entry of persons in general;
- Restrictions imposed on port visits;
- Restrictions imposed on the entry of suppliers;
- Restrictions imposed on the entry of hawkers;
- Restrictions imposed on the entry of sports fishermen;
- Greater controls than were normal before;

- Exhaustive controls in certain cases;
- Restriction imposed on the entry of vehicles;
- Selective controls on loads;
- Improvements to the lighting;
- Improvements to the fencing and gate systems;
- Improvements to the surveillance system;
- Fitting closed circuit television cameras (CCTV);
- Fitting automatic movement sensors;
- Fitting biometric systems to control access;
- Increasing the number of security staff (protection).

Finally, these measures tend to get the ports to adapt to the current measures that are available in matters concerning protection, and the cities cannot keep themselves apart from this type of measure, in view of the special characteristics of most of our coastal cities, thus the port and the city share the same fate.

el puerto integrado a la ciudad y separado de ella tan sólo por una cerca al costado de una avenida, hay mucho movimiento de personas (pasajeros o trabajadores o proveedores portuarios) y cargas que atraviesan la ciudad.

Si bien ha habido un proceso paulatino de incorporación de medidas de seguridad (protección para nosotros), como consecuencia de la implantación del Código PBIP estas medidas han sido incrementadas, con resultados tales como:

- Restricción al ingreso de personas en general;
- Restricción a las visitas al puerto;
- Restricción al ingreso de proveedores;
- Restricción al ingreso de vendedores ambulantes;
- Restricción al ingreso de pescadores deportivos;
- Controles mayores a los habituales anteriores;
- Controles exhaustivos en ciertos casos;
- Restricción al ingreso de vehículos;
- Controles selectivos sobre las cargas;
- Mejoramiento de la iluminación;
- Mejoramiento del sistema de vallado y portones;
- Mejoramiento del sistema de vigilancia;
- Instalación de cámaras de circuito cerrado de televisión;
- Instalación de sensores automáticos de movimiento;
- Instalación de sistemas biométricos para control de acceso;
- Incorporación de más personal de seguridad (protección).

Finalmente, estas medidas tienden a que los puertos se adapten a las actuales medidas en materia de protección, y las ciudades no pueden quedar fuera de este tipo de medidas, ya que debido a las especiales características de la mayoría de nuestras ciudades costeras, el puerto y la ciudad tienen un destino común.

#### **Bibliografía**

Luis Francisco Musolino, *La Seguridad portuaria y su influencia en la ciudad*  
Ricardo Sánchez – Víctor Tarantóla, *Grado de Avance del Código PBIP en los Países de la Región (CEPAL)*