



Análisis de los riesgos, amenazas y vulnerabilidades
en los principales puertos marítimos
latinoamericanos y protección marítima y portuaria

Jesús Manuel Torres Cabrera

Trabajo de grado para optar al título profesional:
Maestría en Seguridad y Defensa Nacionales

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"
Bogotá D.C., Colombia

TMSDN 2020
206
EJ 2

Ministerio de Defensa

Comando General de las Fuerzas Militares

Escuela Superior de Guerra General Rafael Reyes Prieto



Análisis de los riesgos, amenazas y vulnerabilidades en los principales puertos marítimos

Latinoamericanos y su protección marítima y portuaria.

Capitán de Navío (RA)

Sergio Uribe Caceres

Tutor

Capitán de Navío (Armada de México)

Jesús Manuel Torres Cabrera

Alumno

Curso de Altos Estudios Militares 2020

Bogotá, D.C, septiembre de 2020

**Análisis de los riesgos, amenazas y vulnerabilidades en los principales puertos marítimos
Latinoamericanos y su protección marítima y portuaria.**

Capitán de Navío (Armada de México):

Jesús Manuel Torres Cabrera

Escuela Superior de Guerra-Colombia

Tabla de Contenido

Capítulo	Página
Tabla de Contenido.....	1
Resumen.....	7
Introducción.....	10
1. Conceptualización de la Protección Marítima y Portuaria.....	17
1.1 Conceptos de riesgo, amenaza y vulnerabilidad.....	17
1.2 Definiciones de riesgo, amenaza y vulnerabilidad.....	19
1.2.1 Puertos Marítimos.....	22
1.2.2 Defensa y Seguridad Nacional.....	24
1.2.3 Protección Marítima y Portuaria.....	31
2. La Protección Marítima y Portuaria.....	34
2.1 La Protección Marítima y Portuaria en los Principales Puertos Latinoamericanos.....	37
2.1.1 Principales Puertos Latinoamericanos.....	40
2.2 Política de Protección Marítima.....	46
2.2.1 Esfuerzos Previos de la Organización Marítima Internacional (OMI).....	47
2.2.2 Acciones de la OMI, para implementar la Protección Marítima.....	47
2.2.3 Resumen de las enmiendas del Capítulo XI, del Convenio SOLAS y del Contenido del Código PBIP.....	48
2.2.4 Código Internacional para la Protección de los Buques y de la Instalación Portuaria (PBIP).....	48
2.2.5 Declaraciones de Protección Marítima (DPM).....	50
2.2.6 Establecimiento de la obligación de la Declaración de Protección Marítima.....	50
2.2.7 Comité Interamericano contra el terrorismo de la Organización de Estados Americanos (CICTE-OEA).....	50
2.3 Responsabilidades de Protección.....	51

2.3.1	Responsabilidades Individuales.....	52
2.4	Evaluación de la Protección de la Instalación Portuaria y Evaluación de la Protección del Buque (EPIP/EPB).....	66
2.4.1	Finalidad de la Protección.....	66
2.4.2	Metodología de la Evaluación del Riesgo.....	66
2.5	Plan de Protección de la Instalación Portuaria y Plan de Protección del Buque (PPIP/PPB).....	73
2.5.1	Finalidad de los Planes.....	73
2.5.2	Responsabilidades de la Instalación Portuaria y Buque, de elaborar y mantener un PPIP y PPB, aprobado por la Administración o GC.....	74
2.5.3	Medidas de protección que deben adoptarse en cada Nivel de Protección del PPIP y en el PPB.....	74
2.5.4	Niveles de Protección del PPIP y PPB conforme al Código PBIP.....	75
2.5.5	Responsabilidades del Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP) y el Oficial de la Compañía de Protección Marítima (OCPM), para garantizar que se elabore y someta a aprobación el PPIP y PPB.....	77
2.5.6	Procedimiento que debe seguirse para la elaboración del PPIP y PPB.....	78
2.5.7	Elaboración del PPIP y PPB.....	78
2.5.8	Implementación del PPIP y PPB.....	78
2.6	Sistemas y Equipos de Protección.....	78
2.6.1	Equipos de Protección.....	78
3.	El Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (CPBIP).....	81
3.1	Resolución 2, de la Conferencia (Adoptada el 12 de Diciembre de 2002), adopción del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP).....	81
3.2	Parte A: Prescripciones obligatorias relativas a las disposiciones del Capítulo XI-2 del Convenio Internacional Para la Seguridad de la Vida Humana En El Mar, 1974 (Convenio SOLAS'74).	81
3.2.1	Ámbito de Aplicación.....	81
3.2.2	Responsabilidades de los Gobiernos Contratantes (GC).....	82
3.2.3	Declaración de Protección Marítima.....	82
3.2.4	Obligaciones de la Compañía.....	83
3.2.5	Protección del Buque.....	83
3.2.6	Evaluación de la Protección del Buque (EPB)	83
3.2.7	Plan de Protección del Buque (PPB).....	84

3.2.8	Oficial de la Compañía para la Protección Marítima (OCPM).....	85
3.2.9	Oficial de Protección del Buque (OPB).....	85
3.2.10	3.2.10 Protección de la Instalación Portuaria (PIP).....	85
3.2.11	Evaluación de la Protección de la Instalación Portuaria (EPIP).....	85
3.2.12	Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PPIP).....	86
3.2.13	Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP).....	86
3.3	Parte B: Orientaciones relativas a las disposiciones del Capítulo XI-2 del Convenio Internacional Para La Seguridad De La Vida Humana En El Mar, 1974 (Convenio SOLAS'74), Enmendado y a la parte A del Código PBIP.....	86
3.3.1	Responsabilidades de los Gobiernos Contratantes.....	87
3.3.2	Determinación del Nivel de Protección (NP).....	89
3.3.3	La Compañía y el Buque.....	90
3.3.4	La Instalación Portuaria.....	92
3.3.5	Información y Comunicación.....	94
3.3.6	Ámbito de Aplicación.....	94
3.3.7	Responsabilidades de los Gobiernos Contratantes.....	95
3.3.8	Declaración de Protección Marítima.....	96
3.3.9	Obligaciones de la Compañía.....	98
3.3.10	Evaluación de la Protección del Buque (EPB).....	99
3.3.11	Plan de Protección del Buque (PPB)	100
3.3.12	Registros.....	102
3.3.13	Oficial de la Compañía para la Protección Marítima (OCPM).....	102
3.3.14	Oficial de Protección del Buque (OPB)	102
3.3.15	Protección de la Instalación Portuaria (PIP).....	102
3.3.16	Evaluación de la Protección de la Instalación Portuaria (EPIP).....	103
3.3.17	Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PPIP).....	104
3.4	Repertorio de Recomendaciones Prácticas sobre Protección en los Puertos (RRPPP)	107
3.4.1	El propósito del RRPPP, es ayudar a los gobiernos, a los empleadores, a los trabajadores.....	107
3.4.2	Ámbito de Aplicación.....	107
3.4.3	Finalidad de las Medidas de Protección.....	107
3.4.4	Política en Materia de Protección.....	109

3.4.5	Cometidos y Tareas.....	110
3.4.6	Comité Asesor sobre la Protección del Puerto (CAPP).....	110
3.4.7	Nivel de Protección.....	110
3.4.8	Evaluación de la Protección del Puerto (EPP)	111
3.4.9	Plan de Protección del Puerto (PPP)	112
3.4.10	Protección Física del Puerto.....	113
3.4.11	Sensibilización y Formación en Materia de Protección.....	115
3.4.12	Confidencialidad y no divulgación de información.....	116
4.	Control Naval de Tráfico Marítimo (CNTM)/Naval Cooperation And Guidance for Shipping (NCAGS).....	117
4.1	Generalidades.....	117
4.1.1	Propósito CNTM/NCAGS.....	117
4.1.2	Significado de CNTM/NCAGS.....	118
4.1.3	Ámbito de aplicación del CNTM/NCAGS.....	119
4.1.4	NCAGS y el Enfoque Integral de la OTAN.....	119
4.1.5	Actores Civiles del Transporte Marítimo Mercante.....	119
4.2	Publicación Interamericana de Control Naval del Tráfico Marítimo (PICNTM/NCAGS)	120
4.2.1	Propósito de la Publicación.....	121
4.2.2	Objetivo de la Organización de Control Naval del Tráfico Marítimo (ORGACONTRAM)	121
4.2.3	Componentes de la Organización de Control Naval de Tráfico Marítimo.....	122
4.3	Doctrina CNTM/NCAGS.....	124
4.3.1	Tiempo de Paz.	126
4.3.2	Período de tensión.	126
4.3.3	Conflicto Armado.	127
4.3.4	Consignación - Formas de efectuar las Consignaciones.....	128
4.3.5	Beneficios de implementar CNTM/NCAGS.	129
4.4	Preparación y Planificación.....	130
4.4.1	Preparación de la Estratégica.....	130
4.4.2	Planificación y Preparación Operativa (PPO).....	131
5.	Las Nuevas Amenazas y la Protección Marítima y Portuaria.....	133
5.1	Seguridad Marítima Actual.....	134

5.1.1	Nuevas Amenazas identificadas por la OMI, en la Protección Marítima y Portuaria.....	135
5.2	Reacción ante la Amenaza.....	157
5.2.1	Cooperación entre el Sector Marítimo y el Gobierno.....	158
5.3	La Protección Marítima y Portuaria en el Contexto de las Nuevas Amenazas...	158
5.4	Los Desafíos a la Seguridad Marítima y Portuaria en el Nuevo Escenario Internacional.....	161
6.	Análisis de los riesgos, amenazas y vulnerabilidades en los Principales Puertos Latinoamericanos.....	167
6.1	Matriz de Análisis de Amenazas y Riesgos (MAAR). Threats and Risks Analysis (TRAM).....	169
6.1.1	Concepto de la MAAR/TRAM.....	169
6.1.2	Identificación de posibles amenazas.	170
6.1.3	Aspectos considerados en el proceso.	170
6.2	Aplicación de la Matriz de Análisis de Amenazas y Riesgos (MAAR/TRAM), en los cinco Principales Puertos de Latinoamérica considerados.....	172
6.3	Matriz de Análisis de Amenazas y Riesgos (MAAR/TRAM), de las situaciones de Amenazas Hipotéticas a las Instalaciones Portuarias y Buques, en los puertos de Colón y Balboa, Panamá, De Santos, Brasil; Manzanillo, Colima. México y Cartagena, Colombia.....	177
6.4	Matriz de Análisis de Amenazas y Riesgos (MAAR/TRAM), agrupada, de las situaciones de Amenazas Hipotéticas a las Instalaciones Portuarias y Buques, en los principales puertos Latinoamericanos considerados.....	194
	Conclusiones.....	197
	Referencias Bibliográficas.....	204
	Anexos.....	206
Anexo 1	Resumen de las enmiendas del Capítulo XI del Convenio SOLAS y del contenido del Código PBIP.....	207
Anexo 2	Requerimientos de las Regulaciones y Legislaciones Gubernamentales.....	209
Anexo 3	Responsabilidades de un Gobierno Contratante, para la implantación de las disposiciones descritas en los Capítulos XI-1 y XI-2 del Convenio SOLAS..	210
Anexo 4	Evaluación Inicial del Riesgo.....	211
Anexo 5	Procedimiento para elaborar el PPIP y PPB.....	218
Anexo 6	Elaboración del PPIP y PPB.....	220
Anexo 7	Implementación del PPIP y PPB.....	222
Anexo 8	Sistemas y Equipos de Protección.....	225

Anexo 9	Resolución 2 de la Conferencia (Adoptada el 12 de diciembre de 2002). Adopción del Código Internacional para la Protección de los buques y de Las Instalaciones Portuarias.....	231
Anexo 10	Ámbito de Aplicación del Código PBIP.....	232
Anexo 11	Responsabilidades de los Gobiernos Contratantes.....	233
Anexo 12	Declaración de Protección Marítima.....	234
Anexo 13	Protección del Buque.....	236
Anexo 14	Plan de Protección del Buque.....	238
Anexo 15	Oficial de la Compañía para la Protección Marítima.....	241
Anexo 16	Oficial de Protección del Buque.....	242
Anexo 17	Protección de la Instalación Portuaria.....	243
Anexo 18	Evaluación de la Protección de la Instalación Portuaria.....	245
Anexo 19	Plan de Protección de la Instalación Portuaria.....	247
Anexo 20	Oficial de Protección de la Instalación Portuaria.....	249
Anexo 21	Responsabilidades de los Gobiernos Contratantes.....	251
Anexo 22	Evaluación de la Protección.....	265
Anexo 23	Otras tareas de protección que se deben de incluir en el PPB.....	270
Anexo 24	Otras tareas que se deben de incluir en la EPIP.....	281
Anexo 25	Otras tareas que se deben de incluir en el PPIP.....	286
Anexo 26	Generalidades RRPPP.....	300
Anexo 27	Tareas en materia de protección que deberá realizar el Estado miembro.....	302
Anexo 28	Funciones del Comité Asesor de Protección del Puerto.....	304
Anexo 29	Resoluciones sobre Terrorismo de la OMI y de la ONU.....	306
Anexo 30	Enmiendas significativas a los Capítulos V y XI del Convenio SOLAS.....	308

Resumen

La protección y seguridad de los puertos Latinoamericanos, son los principales elementos para evitar riesgos, amenazas y vulnerabilidades en las instalaciones portuarias, y así garantizar la protección marítima y portuaria de la infraestructura y personal que labora en la misma, y de los buques durante su travesía, arribo, estancia y zarpe de los puertos.

La seguridad portuaria ha adquirido en la última década, como resultado de los atentados terroristas contra las Torres Gemelas de Nueva York del 11 de septiembre de 2001 (9/11), una gran importancia en los puertos de todo el mundo y por lo tanto en sus Instalaciones Portuarias. Referidas instalaciones, son uno de los principales nodos logísticos, la mercancía que estas mueven cada año representa volúmenes de inversión millonarios, y consecuentemente los usuarios de estas o clientes, exigen una elevada seguridad y garantías para su mercancía.

La Organización Marítima Internacional (OMI) conjuntamente con la Organización Internacional del Trabajo (OIT) diseñaron en 2003 un método para evaluar el riesgo en instalaciones portuarias y elaboraron el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (CPBIP), para organizar la seguridad mediante la puesta en práctica de medidas y procedimientos comunes a todos los países miembros de ambas organizaciones que garanticen niveles de seguridad apropiados en las instalaciones portuarias.

Como principales nodos logísticos de la red del comercio y transporte marítimo, la protección y seguridad de los puertos, tienen un resultado vital y estratégico para preservar la cadena logística, y para ello deben ser capaces de ofrecer al comercio internacional y a las líneas navieras servicios rápidos, flexibles y seguros.

La seguridad de las instalaciones portuarias, representa por tanto un activo para los puertos donde estas se localizan. Las mercancías deben estar protegidas durante su arribo y estancia en la instalación portuaria, debido a que, como ya se ha citado, el puerto, y por consiguiente, las instalaciones portuarias, representan el principal nodo logístico dentro de la cadena del comercio y transporte marítimo.

Palabras Clave.- Puertos Marítimos, Protección Marítima y Portuaria, Riesgos, Amenazas y Vulnerabilidades.

Abstract

The protection and security of Latin American ports are the main elements to avoid risks, threats and vulnerabilities in port facilities, and thus guarantee the maritime and port protection of the infrastructure and personnel working therein, and of the ships during their crossing, arrival, stay and departure from the ports.

Port security has acquired in the last decade, as a result of the terrorist attacks against the Twin Towers in New York of September 11, 2001 (9/11), a great importance in ports around the world and therefore in its Port Facilities. Referred facilities are one of the main logistics nodes, the merchandise that they move each year represents millionaire investment volumes, and consequently the users of these or clients, demand high security and guarantees for their merchandise.

The International Maritime Organization (IMO) together with the International Labor Organization (ILO) designed in 2003 a method to assess risk in port facilities and developed the International Code for the Protection of Ships and Port Facilities (CPBIP), to organize security

through the implementation of measures and procedures common to all member countries of both organizations that guarantee adequate levels of security at port facilities.

As the main logistical nodes of the trade and maritime transport network, the protection and security of ports have a vital and strategic result to preserve the logistics chain, and for this they must be able to offer international trade and shipping lines fast services , flexible and safe.

The security of the port facilities, therefore, represents an asset for the ports where they are located. Goods must be protected during their arrival and stay at the port facility, because, as already mentioned, the port, and consequently, the port facilities, represent the main logistics node within the maritime trade and transport chain.

Key Words.- Maritime Ports, Maritime and Port Protection, Risks, Threats and Vulnerabilities

Introducción

La historia de los puertos se remonta a la del comercio. Las primeras civilizaciones cuando comenzaron a comerciar buscaron la manera más fácil y dinámica de transportar sus productos. Al ver que había barreras naturales y geográficas comenzaron a utilizar el mar y los ríos como un medio de comunicación confiable.

Uno de los puertos más antiguos se ubica en la parte baja del río Éufrates, en la antigua Mesopotamia (hoy Irak). Este puerto data del año 7,000 a.C. Corresponde al imperio sumerio, en específico, a la dinastía Ulu (que terminó en el año 4,000 a.C).

El desarrollo de la navegación se basó en encontrar determinados lugares de las costas (bahías profundas y ensenadas muy tranquilas, así como desembocaduras de ríos) que ofrecían posibilidades de atraque y refugio seguro a las primitivas embarcaciones.

Los primeros pueblos con importante tradición navegante fueron los fenicios, decanos del comercio mundial, dotaron de faros los puertos naturales para facilitar la navegación nocturna, e inclusive construyeron los primeros puertos artificiales en Sidón y Tiro. Su técnica fue tan exitosa que rápidamente la imitaron los griegos, vikingos y polinesios.

En esta época se desarrollaron diversos puertos, tanto en Grecia como en el terreno ocupado por el imperio romano. El puerto de Biblos, en Egipto (construido alrededor del año 3,000 a.C.) Erigido a 17 millas al norte de Beirut, Líbano, es un ejemplo de los construidos en esa época. (Torres, 2017)¹

Después de la caída del imperio romano de occidente y oriente, por las invasiones bárbaras, las ciudades estado que se ubicaron en puertos estratégicos, tuvieron un desarrollo mayor que otras y se desarrollaron los estados europeos modernos, impulsando la infraestructura de sus puertos.

¹ CN. Torres Cabrera, Jesús M. *Apuntes y Presentaciones*. Armada de México. 2017.

En el siglo XIX la flota inglesa, logra un gran desarrollo a nivel comercial en Europa, impulsando sus actividades portuarias. A partir de mediados del siglo XIX, Inglaterra y EUA se volvieron líderes en este rubro.

Actualmente con los cambios del comercio internacional se debe de clasificar a los puertos en tres generaciones de acuerdo a la función que cumplen:

Puertos de Primera Generación, corresponden a aquellos que realizan la función simple de transferencia entre el transporte terrestre y el marítimo, sin mayores consideraciones de eficiencia que la derivada de las maniobras de transferencia mismas. A este grupo de puertos, pertenecen los que por su ubicación respecto de las zonas comerciales, nacional o internacional limita, o ve reducidas, sus posibilidades de cumplir con una función más compleja que la simple transferencia.

Puertos de Segunda Generación, aparecieron cuando por inicio de la globalización del comercio, las industrias exportadoras de países como Japón o de algunos países europeos, empezaron a buscar ubicaciones estratégicas que, aprovechando la necesidad de reconstruir su planta industrial, después de la Segunda Guerra Mundial, les permitiera tener una posición competitiva internacional.

Esto dio origen a los llamados puertos industriales que con base en el principio de ubicar industrias ancla, empezaron a crear complejos formados por otras de carácter secundario que aportaban insumos a dichas industrias o se abastecían de ellas.

Puertos de Tercera Generación, también llamados puertos logísticos, combinan las funciones de los puertos de primera y segunda generaciones, incorporando los ingredientes fundamentales de la competencia y los requisitos impuestos por la industria y el comercio internacionales en materia de eficiencia, oportunidad y frecuencia en los insumos que reciben y la distribución de su producción.

Para poder lograr la correcta integración de estos requisitos se hace indispensable la incorporación de los sistemas de transportes multimodal con todas las implicaciones que tiene desde el punto de vista del manejo de la información y la responsabilidad de los operadores únicos de transporte.

La importancia de los puertos radica en que a través de estos se transporta el 90% de las importaciones y exportaciones, incluyendo diversas industrias como es la petrolera, química, petroquímica, metalúrgica, minería, cemento, pesca, turismo náutico y de cruceros, entre otras.

Es por esto, que el sistema portuario Latinoamericano, desempeña un papel fundamental para el crecimiento de la economía de los estados, ya que además de vincularla con los mercados mundiales, constituye una importante fuente de valor y de ventajas competitivas en los ámbitos nacional, regional y local. (Torres, 2017)²

Con la evolución y desarrollo de los puertos, se presentaron riesgos, amenazas y vulnerabilidades a la seguridad³, como las nuevas amenazas⁴ relacionadas con el Crimen Transnacional Organizado (Convención de las Naciones Unidas contra el Crimen Organizado Transnacional - UNTOC. Oficina de las Naciones Unidas Contra la Droga y el Delito - UNODC, 2010)⁵ y el terrorismo⁶, en los principales puertos marítimos Latinoamericanos⁷, que pueden incidir directamente en la

² CN. Torres Cabrera, Jesús M. *Apuntes y Presentaciones*. Armada de México. 2017

³ Flores Pérez, Carlos. *Riesgos a la Seguridad, Narcotráfico y Política*. Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social (CIESAS). Pp 10. 2009.

⁴ Fabián Sain, Marcelo. *Nuevos horizontes, nuevos dilemas. Las "nuevas amenazas" y las Fuerzas Armadas en la Argentina Democrática* (Journal Article). *Desarrollo Económico*. Vol. 42, No. 166 (Jul. - Sep., 2002). Pp. 263-283.

⁵ Convención de las Naciones Unidas contra el Crimen Organizado Transnacional (UNTOC, por sus siglas en inglés). Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC). <http://www.unodc.org/ropan/es/organized-crime.html>.

⁶ Arroyo Juárez, Mario. *Terrorismo en México. Colectivo de Análisis de la Seguridad con Democracia A.C.* Pp. 13. 2009

⁷ Mascontainer. *Actividad portuaria 2018. Top 20 de los puertos de América Latina y el Caribe*. <https://www.mascontainer.com/conoce-el-top-20-de-los-puertos-de-latinoamerica-en-2018/>

Protección Marítima y Portuaria⁸ de las instalaciones portuarias⁹ y que en caso de perpetrarse, tendrían un impacto negativo en la Seguridad y Defensa Nacional¹⁰, al causar daños a los buques, personas, instalaciones y material, así como en la economía nacional e internacional, al suspenderse todas las actividades que se realizan al interior de las referidas instalaciones, para la carga y descarga de las mercancías. Por lo anterior se debe llevar a cabo la Implementación de los Niveles de protección considerados en el Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias (CPBIP)¹¹, para atender la situación o emergencia que se presente.

El nuevo escenario estratégico y su impacto en los Puertos Latinoamericanos, son de “Naturaleza y Característica Operativa de las Nuevas Amenazas”, representando un escenario propicio para la presentación de este Trabajo de Investigación Tipo Tesis, también motivado por la prioridad especial que ha adquirido la problemática de la Protección Marítima y Portuaria, y general de las Instalaciones Portuarias y de los buques, a partir de las nuevas amenazas a la paz y la Seguridad de la Comunidad Portuaria Internacional.

Existen organizaciones terroristas en el mundo, que tienen sus compromisos políticos, sus reclamaciones y sus víctimas, siembran la destrucción masiva dentro o fuera de la nación. La ONU, a través de la resolución 1373 (2001) del consejo de seguridad, llamamiento a la comunidad internacional para redoblar esfuerzos para prevenir y reprimir los actos de terrorismo. La OMI, propuso a sus estados miembros que examinaran, como máxima urgencia, sus convenios que

⁸ Diario Oficial de la Federación. México (17/09/2018). *Acuerdo Secretarial número 333*, mediante el cual las Unidades Navales de Protección Portuaria (UNAPROP), tienen como misión el realizar acciones de vigilancia, verificación, visita, inspección y control en funciones de guardia costera dentro de los recintos portuarios en apoyo al ejercicio de la autoridad en materia de protección marítima y portuaria.

⁹ Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias (CPBIP), 2013. Cap. XI-2/Regla 1/Apart. 1.9/Definiciones/SOLAS. Pp. 45. 2003

¹⁰ Gobierno de Colombia. Política de Defensa y Seguridad, 2019.

¹¹ Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias (CPBIP), 2013 y Enmiendas 2002 al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS).

tuvieran relación con la prevención y represión de actos ilícitos, incluido el terrorismo, que afectaran la seguridad, la protección de las operaciones y el transporte marítimo.

Se definió que los actos de terrorismo contra el transporte marítimo y los puertos son devastadores para personas, con consecuencias enormes para el comercio, el medio ambiente y la salud pública. Los actos delictivos tienen un efecto significativamente adverso, sobre el transporte del comercio mundial, pues más de un 90% se transporta en buques mercantes y pasa por los puertos, y, por consiguiente, sobre la economía global. Las amenazas se han presentado en el transporte marítimo desde siempre, y fue a partir del secuestro del buque de pasajeros de bandera italiana "Achille Lauro" por terroristas, el 8 de octubre de 1985, durante un crucero entre Alejandría y Port Said, con la muerte de un pasajero, que marcó un precedente. (Torres, 2017)¹²

El acontecimiento más recientemente, fueron los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001 en Nueva York, Washington y Pennsylvania, mejor conocido como 9/11. Posterior a este acontecimiento, existe mayor sensibilización en lo que respecta a la protección. La industria marítima ya no reconsidera un sistema de transporte seguro, sino una responsabilidad que expone a todas las naciones, marítimas y no marítimas, a la amenaza de un ataque terrorista. 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, para garantizar la Protección Marítima y Portuaria, la seguridad de los buques, tripulantes y pasajeros, a favor de la integridad de la vida y los bienes comprometidos en la navegación.

El 12 de diciembre de 2002, fue enmendado el Convenio Internacional para Seguridad de la Vida Humana en el Mar, al adoptarse la Resolución 1 de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, que introdujo modificaciones al anexo de dicho convenio, y

¹² CN. Torres Cabrera, Jesús M. *Apuntes y Presentaciones*. Armada de México. 2017.

se incluyó un nuevo Capítulo XI-2 denominado “Medidas Especiales para Incrementar la Protección Marítima”.

Las enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), crearon el Capítulo XI-2 y el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (CPBIP), son producto de la preocupación internacional generada a raíz de los referidos ataques terroristas del 9/11. (Torres, 2017)¹³

Así, el tema seleccionado también presenta aspectos sobre los riesgos, amenazas y vulnerabilidades en los Principales Puertos Latinoamericanos y su Protección Marítima y Portuaria, y en cuanto a los buques y la navegación marítima, desde siempre, han sufrido amenazas a su seguridad. Los actos de piratería, los ataques armados, la inmigración ilegal, el contrabando de drogas y polizones, han constituido ilícitos de antigua preocupación por parte de los países con tradición y comercio marítimos.

La propagación de virus puede poner al mundo entero en una situación sin precedentes. Para frenar la propagación de una enfermedad y mitigar sus impactos, se tienen que reducir los viajes y cerrar las fronteras, situación que puede afectar a los centros de transporte. También se tienen que cerrar los puertos y negar la entrada a los buques.

En estos tiempos difíciles, la capacidad de los servicios de transporte para entregar bienes vitales, incluidos los suministros médicos y los alimentos, será fundamental para responder y, en última instancia, superar una pandemia.

Por lo tanto, es de gran importancia que el flujo de comercio por mar no se vea interrumpido innecesariamente. Al mismo tiempo, la seguridad de la vida en el mar y la protección del medio ambiente marino también deben seguir siendo primordiales.

¹³ CN. Torres Cabrera, Jesús M. *Apuntes y Presentaciones*. Armada de México. 2017.

Uno de los objetivos de la OMI, como se establece en su Convenio, es asegurar la disponibilidad de los servicios de transporte marítimo para el comercio del mundo, en beneficio de la humanidad. Se debe persuadir a todos los Estados Miembros de la OMI a que tengan esto en cuenta al formular sus decisiones de política con respecto a una pandemia, como la que estamos viviendo en la actualidad con el COVID-19. Eliminar el virus debe ser la primera prioridad, pero el comercio mundial, de una manera segura y respetuosa con el medio ambiente, debe poder continuar también.

También se tiene que considerar, que los cientos de miles de marinos a bordo de los buques, que se encuentran, sin saberlo, en la primera línea de esta calamidad mundial. Su profesionalidad asegura que los bienes que todos necesitamos sean entregados - con seguridad y con repercusiones mínimas en nuestro medio ambiente. Se debe adoptar un enfoque práctico y pragmático, en estos tiempos inusuales, en cuestiones como el cambio de tripulación, el acceso a tierra, el reabastecimiento, las reparaciones, la inspección y la certificación y la concesión de licencias a la gente de mar.¹⁴

Aunque no son consideradas como Nuevas Amenazas, las pandemias son de relevante atención cuando se presentan, ya que a través de la vía marítima se transporta más del 90% de mercancías en el mundo, siendo los puertos la puerta de entrada, así como de pasajeros, lo cual representa una gran amenaza por la transmisión de virus y bacterias que son transportadas de otros puertos del mundo, como lo ha sido la recientemente declarada Pandemia Mundial por el brote del COVID-19, originado en China.

¹⁴ Organización Marítima Internacional (OMI). *Enfrentarnos a COVID-19. Un Viaje Compartido.* <http://www.imo.org/es/MediaCentre/PressBriefings/Paginas/08-IMO-SG-message.aspx>

1. Conceptualización de la Protección Marítima y Portuaria

1.1 Conceptos de riesgo, amenaza y vulnerabilidad

La conceptualización de *riesgo*, *amenaza* y *vulnerabilidad*, puede ser muy ambigua y tender a la confusión, si no se tiene una buena definición y comprensión de sus significados.

La palabra riesgo proviene de la palabra griega *rhiza* que se refiere a los peligros de navegar alrededor de un arrecife.

El concepto de *riesgo*, asociado con la idea de porvenir sin certeza, ha estado presente desde siempre en las sociedades humanas. El primer ejemplo de una práctica que involucra un análisis de riesgo de forma simplificada se remonta a las comunidades de la antigua Babilonia que ocuparon el valle del Éufrates y el Tigris, 3200 A.C, donde existió un grupo llamado el “Asipu” (Oppenheim, 1977).

Una de las funciones del Asipu, era la de servir como grupo consultor para decisiones difíciles de tomar por lo inseguras o inciertas. Si se deseaba tomar una decisión sobre alguna acción venidera se podía consultar a uno de sus miembros del Asipu, que se encargaba de dimensionar la situación, identificar alternativas de acción y recoger datos sobre los resultados factibles -éxito o fracaso; ganancia o pérdida- de cada alternativa. El sacerdote Asipu, que tenía la capacidad especial de interpretar señales o datos de los dioses, calificaba las diferentes alternativas, colocando signos más si eran favorables y menos si no lo eran, para finalmente recomendar la alternativa más beneficiosa.¹⁵

Aunque el término *Hazard*, se refiere en inglés a peligro, a estar propenso de sufrir la acción de algo, a azar, se escogió el término *amenaza* como equivalente a *hazard*, por el concepto de presagio, advertencia o potencial ocurrencia que significa la palabra en español. El término

¹⁵ Conceptos de amenaza, vulnerabilidad y riesgo. Capítulo 2. Pp. 5.

<https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/6219/04Capitulo2.PDF?sequence=4&isAllowed=y>

amenaza en inglés se expresa más directamente mediante la palabra *threat*, la que también utilizan algunos autores del habla inglesa con el mismo significado de *hazard*. Por lo anterior, se utilizará el término *amenaza* para referirnos a lo que algunos otros autores denominan peligro o peligrosidad.

Hoy se acepta que el concepto de *amenaza* se refiere a un peligro latente o factor de riesgo externo de un sistema o de un sujeto expuesto, que se puede expresar en forma matemática como la probabilidad de exceder un nivel de ocurrencia de un suceso con una cierta intensidad, en un sitio específico y durante un tiempo exposición determinado.¹⁶

La *vulnerabilidad* se entiende, en general, como un factor de riesgo interno que matemáticamente está expresado como la factibilidad de que el sujeto o sistema expuesto sea afectado por el fenómeno que caracteriza la amenaza. De esta manera, el *riesgo* corresponde al potencial de pérdidas que pueden ocurrirle al sujeto o sistema expuesto, resultado de la operación matemática de la amenaza y la vulnerabilidad. Así, el riesgo puede expresarse en forma matemática como la probabilidad de exceder un nivel de consecuencias económicas, sociales o ambientales en un cierto lugar y durante un cierto periodo de tiempo. No se puede ser vulnerable si no se está amenazado y no existe una condición de amenaza para un elemento, sujeto o sistema si no está expuesto y es vulnerable a la acción potencial que representa la referida amenaza. En otras palabras, no existe amenaza o vulnerabilidad independientemente, pues son situaciones mutuamente condicionantes que se definen en forma conceptual de manera independiente para efectos metodológicos y para una mejor comprensión del riesgo.

¹⁶ Conceptos de amenaza, vulnerabilidad y riesgo. Capítulo 2. P-10.
<https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/6219/04Capitulo2.PDF?sequence=4&isAllowed=y>

Así, al intervenir uno de los dos componentes del riesgo se está interviniendo el riesgo mismo. Sin embargo, dado que en muchos casos no es posible intervenir la amenaza, para reducir el riesgo no queda otra alternativa que modificar las condiciones de vulnerabilidad de los elementos mencionados. Por esta razón con mucha frecuencia se hace énfasis en el estudio de la vulnerabilidad y en la necesidad de reducirla mediante medidas de prevención-mitigación, sin embargo lo que realmente se intenta de esta manera es la reducción del riesgo.

De acuerdo con lo anterior, la vulnerabilidad se puede definir como un factor de riesgo interno de un sujeto o sistema expuesto a una amenaza, correspondiente a su predisposición intrínseca a ser afectado o de ser susceptible a sufrir un daño. En otras palabras, la vulnerabilidad es la predisposición o susceptibilidad física, económica, Política o social que tiene una comunidad de ser afectada o de sufrir daños en caso que un fenómeno desestabilizador de origen natural o antropogénico se manifieste. La diferencia de la vulnerabilidad del contexto social y material expuesto ante un fenómeno peligroso determina el carácter selectivo de la severidad de los efectos del referido fenómeno.¹⁷

1.2 Definiciones de riesgo, amenaza y vulnerabilidad

A. Oficina de las Naciones Unidas para Reducción de Riesgo de Desastres (UNISDR)¹⁸

Definiciones del Centro Internacional para la Investigación del Fenómeno de El Niño (CIIFN).

¹⁷ Conceptos de amenaza, vulnerabilidad y riesgo. Capítulo 2. P-11.

<https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/6219/04Capitulo2.PDF?sequence=4&isAllowed=y>

¹⁸ UNISDR, Terminología sobre Reducción de Riesgo de Desastres 2009 para los conceptos de Amenaza, vulnerabilidad y riesgo.

http://www.ciifen.org/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=84&Itemid=336&lang=es

- a. **Riesgo.-** se define como la combinación de la probabilidad de que se produzca un evento y sus consecuencias negativas. Los factores que lo componen son la amenaza y la vulnerabilidad.
 - b. **Amenaza.-** es un fenómeno, sustancia, actividad humana o condición peligrosa que puede ocasionar la muerte, lesiones u otros impactos a la salud, al igual que daños a la propiedad, la pérdida de medios de sustento y de servicios, trastornos sociales y económicos, o daños ambientales. La amenaza se determina en función de la intensidad y la frecuencia.
 - c. **Vulnerabilidad.-** son las características y las circunstancias de una comunidad, sistema o bien que los hacen susceptibles a los efectos dañinos de una amenaza.
- Con los factores mencionados se compone la siguiente fórmula de riesgo.

$$\text{Riesgo} = \text{Amenaza} \times \text{Vulnerabilidad}$$

B. Fuente de internet disponible en: significados.com ¹⁹

- a. **Riesgo.-** es una posibilidad de que algo desagradable acontezca. Se asocia generalmente a una decisión que conlleva a una exposición o a un tipo de peligro. Riesgo es sinónimo de peligro, azar, fortuna, eventualidad y antónimo de seguridad, confianza, certeza.
- b. **Amenaza.-** peligro inminente, que surge, de un hecho o acontecimiento que aún no ha sucedido, pero que de concretarse aquello que se dijo que iba a ocurrir, dicha circunstancia o hecho perjudicará a una o varias personas en particular.

¹⁹ Definiciones de riesgo, amenaza y vulnerabilidad. <https://www.significados.com/riesgo/>, <https://www.significados.com/amenaza/>, <https://www.significados.com/vulnerabilidad/>.

- c. **Vulnerabilidad.-** es el riesgo que una persona, sistema u objeto puede sufrir frente a peligros inminentes, sean ellos desastres naturales, desigualdades económicas, políticas, sociales o culturales.

La palabra vulnerabilidad deriva del latín *vulnerabilis*. Está compuesto por *vulnus*, que significa 'herida', y el sufijo *-abilis-*, que indica posibilidad; por lo tanto, etimológicamente, vulnerabilidad indica una mayor probabilidad de ser herido.

C. **Fuente de internet disponible en: conceptodefinicion.de** ²⁰

- a. **Riesgo.-** es la exposición a una situación donde hay una posibilidad de sufrir un daño o de estar en peligro. Es la *vulnerabilidad* o *amenaza* a que ocurra un evento y sus efectos sean negativos y que alguien o algo puedan verse afectados por él. Cuando se dice que un sujeto está en riesgo, es porque se considera se encuentra en desventaja frente a algo más, bien sea por su ubicación o posición; además de ser susceptible a recibir una amenaza sin importar cuál sea su índole.

- b. **Amenaza.-** es aquel peligro latente, originado por un hecho o acontecimiento que aún no ha sucedido. Las amenazas pueden darse por fenómenos naturales como las inundaciones, o pueden ser causadas por el ser humano como los actos terroristas, incendios, etc. Lo cierto es que estos acontecimientos o acciones pueden poner en riesgo la vida de las personas.

- c. **Vulnerabilidad.-** es la particularidad que tiene un sujeto de poder ser lastimado. Un individuo vulnerable es susceptible de ser herido ya sea a nivel físico o moral. En este sentido, este término puede ser aplicado a una comunidad o a una persona, según la capacidad que tengan para evitar, aguantar y superar un impacto. La

²⁰ Definiciones de riesgo, amenaza y vulnerabilidad. <https://conceptodefinicion.de/riesgo/>, <https://conceptodefinicion.de/amenaza/>, <https://conceptodefinicion.de/vulnerabilidad/>.

vulnerabilidad hace que las personas no perfeccionen su capacidad de prevención, resistencia y superación ante cualquier adversidad.

D. Definiciones propias del autor:

- a. **Riesgo.-** Posibilidad de que se produzca un incidente o una desgracia, de que alguien o algo sufra perjuicio o daño.
- b. **Amenaza.-** Es la dimensión de la probabilidad que un tipo de ataque específico se efectúe sobre un determinado objetivo o escenario.
- c. **Vulnerabilidad.-** Es la dimensión de la probabilidad de que uno o varios tipos de defensa o precauciones que protegen un objetivo o escenario fallen.

1.2.1 Puertos Marítimos

Puerto (*port* en inglés), proviene del latín “porta” que quiere decir “puerta”, de comunicación de tierra a mar.

Es un un lugar constituido por estructuras físicas y servicios humanos, localizado en un área de mar y tierra, con cierta situación geográfica, normalmente especificada por estipulaciones legales, en donde la seguridad debe ser garantizada para todos los buques que arriben.

Puerto es el punto de transferencia de bienes y personas en tráfico terrestre a marino y viceversa. El término “harbour” proviene del inglés antiguo “here” como orden militar que denota “lugar”, y “beorg” que significa “refugio”, ello implicaría que el puerto es un punto de abrigo o refugio, y además son un conjunto de instalaciones y servicios que permiten la realización del intercambio de mercancías entre medio terrestre y acuático a nivel nacional e internacional.

Con una visión logística y de conectividad multimodal, los puertos se construyen con la infraestructura portuaria integrada a la red carretera y ferroviaria, para cumplir con la demanda de

movilidad que hoy en día plantea el comercio internacional, y así favorecer con la competitividad económica de un Estado.

En la antigüedad, los flujos migratorios propiciaron que los puertos cobraran relevancia en la política interior y por lo demás, las viejas prácticas de piratería así como la posibilidad de invasiones extranjeras, una realidad en la historia de los puertos Latinoamericanos; determinaron que el control de los puertos se hiciera necesario para la preservación de la Soberanía Nacional, todo lo cual explica que se hubiera establecido la originalmente la llamada Zona Prohibida, que hoy es simplemente restringida. Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV)²¹

A. Definiciones de Puerto

a. La Ley de Puertos en su artículo 2, define al puerto como²².-

El lugar de la costa o ribera habilitado como tal por el ejecutivo federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuesto por el recinto portuario y, en su caso, por la zona de desarrollo, así como por accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento; con servicios, terminales e instalaciones, públicos y particulares, para la transferencia de bienes y transbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza.

b. El Diccionario de la Lengua de la Real Academia Española define un puerto como.-

El lugar natural o construido en la costa o en las orillas de un río, defendido de los vientos y dispuesto para detenerse las embarcaciones y para realizar las operaciones de carga y descarga de mercancías, embarque y desembarco de pasajeros, etc.²³

²¹ Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV). Curso de Mando Naval y Oficial de Protección Marítima y Portuaria. Presentaciones Asignatura: Administración de Puertos. México. 2004 y 2018.

²² Ley de Puertos. Art. 2. Párr. II. Puerto. http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/65_191216.pdf

²³ Diccionario de la lengua de la Real Academia Española (DEL.RAE) Definición de puerto. <https://dle.rae.es/puerto>

c. La Unión Europea define un puerto como:

Una zona de tierra y agua dotada de unas obras y equipo que permitan principalmente la recepción de buques, su carga y descarga, y el almacenamiento, recepción y entrega de mercancías, así como el embarco y desembarco de pasajeros. Esta zona de tierra y agua incluye la infraestructura necesaria -obras de abrigo, muelles,...- así como la superestructura -construcciones fijas ubicadas sobre la infraestructura tales como almacenes, silos, tinglados,...- y el equipamiento fijo y móvil necesario para la operativa -tuberías de transporte, grúas, tolvas...-. Para acceder al puerto es necesaria la presencia de unas infraestructuras marítimas de acceso -canales de entrada, ayudas a la navegación- así como unas infraestructuras terrestres -carreteras, vías férreas,...-.²⁴

d. Definición del autor:

Puerto, es un lugar en una costa o ribera, adecuadamente protegido contra la acción de los elementos naturales, para brindar seguridad a las embarcaciones que a él arriben. Capaz de recibirlas en cualquier tiempo y dotado de instalaciones e infraestructura apropiadas para la recepción, almacenaje y trasbordo de mercancías y pasajeros. Es la conexión entre los sistemas de transporte marítimo y terrestre o viceversa.

1.2.2 Defensa y Seguridad Nacional

La seguridad ha formado parte de las sociedades y civilizaciones desde su integración como comunidad humana. La seguridad se encuentra enlazada con la supervivencia de una comunidad

²⁴ Unión Europea (UE). Definición de Puerto.
<https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/289/8.%20Rua.pdf>

y con mayor razón de una sociedad con una identidad y aspiraciones como Estado-Nación. De ahí el significado del concepto latino securitas que se refiere a “no tener temor” o “vivir sin miedo alguno o sin preocupación”. (Castaño Conteras, 2018)

La seguridad es una necesidad intrínseca de cada persona, ya que es instintiva, tiene por objeto la supervivencia y como tal, escala al grupo social que decide integrarse con identidad propia y aspiraciones en un Estado-Nación; también, la seguridad es percibida una vez satisfechas las carencias, lo que implica un conjunto de acciones o medidas para protegerse; así, podemos señalar a la seguridad social, alimentaria, energética, pública y la seguridad nacional.

A nivel internacional existen diversos conceptos delimitados en su alcance por cada país. Desde el punto de vista del General Vega García: “La Seguridad Nacional, no es igual, similar, o responde a criterios uniformes en todos los países, cada Estado se ajusta a sus propias particularidades” (Vega García, 2000); en tanto que, para Lorenzo Meyer la seguridad es un concepto dinámico, por un lado, establecido en forma central en la teoría de las relaciones internacionales y, por otro lado, su manejo es complejo ya que no hay un acuerdo global en su definición. (Meyer, 1990).

Los antecedentes prioritarios del Estado, para llevar a cabo la defensa de alguno de los intereses o componentes vitales del gobierno, los tenemos en la Guerra del Peloponeso, en donde el pueblo de Atenas se defiende de la invasión de Esparta, debido a que ambos pueblos ambicionaban la propiedad de la Isla de Córceira. (Macia Aparicio, 1989)

Mencionada guerra fue el marco de referencia de muchos pensadores y tratadistas que escribieron sobre diversas teorías del Estado, la Nación y el Gobierno; sin embargo, en ninguno de sus tratados existe o se menciona el concepto de Seguridad Nacional.

La primera vez que se utiliza el término de seguridad —que emerge a la par del concepto de Estado—, es con posterioridad a la Paz de Westfalia en 1648, naciendo así la idea de que el Estado es el actor más importante dentro del ámbito internacional, y se justifican los actos para garantizar su existencia. (Bremer, 2017).

El concepto de Seguridad Nacional estuvo asociado tradicionalmente a los enfoques de la escuela realista de las relaciones internacionales, que tuvo su auge en el marco de la Guerra Fría. La Seguridad Nacional se construyó en esos años en torno a problemas de defensa militar y de seguridad interna; predominó la defensa del interés nacional de países como Estados Unidos en sus relaciones con la entonces Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS).²⁵ Durante la Guerra Fría el concepto de Seguridad Nacional se encontraba acotado a aspectos de defensa militar y de seguridad interna.

Al superarse la Guerra Fría surgieron nuevos problemas sociales, políticos, económicos e ideológicos en el ámbito mundial —paradigma de ello es el terrorismo—, por lo que se hizo necesario recurrir a consideraciones diferentes para construir un nuevo concepto de Seguridad Nacional.²⁶ Al emerger otro tipo de antagonismos, se replantea el concepto de seguridad nacional para atenderlos.

Esta redefinición de la seguridad nacional se puede justificar con base a la argumentación de Ullman y Brown (Ullman y Brown, 1977), de que existe un ambiente internacional que está cambiando la naturaleza y sustancia de los problemas de seguridad nacional, abarcando en consecuencia otros problemas. Esta diversidad de amenazas potenciales incluye la degradación del

²⁵ Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, Ramos García, José María, *Seguridad ciudadana y la seguridad nacional en México. Hacia un marco conceptual*. <http://www.redalyc.org/pdf/421/42119403.pdf>, 2005, consultado el 23 de octubre de 2018.

²⁶ Ibid.

medio ambiente, el crecimiento de la población, el agotamiento de los recursos naturales, la mala administración, el deterioro económico y los desastres naturales.²⁷

Como lo indican Ullman y Brown, los cambios en la dinámica internacional colocan nuevas variables a atender en materia de seguridad, también hace mención a que se deben incluir en la lista de problemas al tráfico de drogas, la violencia asociada a la droga y la criminalidad, la migración y los refugiados y la descomposición del orden público, ante la evidencia de formas diversas de violencia interna.

Estas nuevas amenazas para la seguridad derivan de la debilidad de los Estados, de la falta de legitimidad política y a su vez, de la incapacidad para proveer condiciones mínimas de orden público dentro de sus fronteras.²⁸ Al hablar de debilidad de los Estados se hace referencia a los países en vías de desarrollo en donde existen problemas graves de ingobernabilidad, gobiernos ineficaces, corrupción, pobreza e inseguridad ciudadana, cuyos retos a la seguridad nacional son de carácter interno.

En el caso de la seguridad nacional, es un concepto funcional y eminentemente político que se aplica de manera limitada al Estado, entre cuyas funciones básicas están las de proveer el orden civil, el bienestar colectivo y la defensa externa; los temas que integran la agenda están orientados a reforzar el sentido de la democracia, la justicia social y la soberanía. El objeto de la seguridad nacional es la Nación.²⁹ En este concepto de seguridad se coloca al Estado como prioridad.

²⁷ Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales. UNAM. Ramos García, José M. *Seguridad ciudadana y la Seguridad Nacional en México: Hacia un marco conceptual*. <http://www.redalyc.org/pdf/421/42119403.pdf>. 2005, consultado el 23 de octubre de 2018.

²⁸ *Ibíd.*

²⁹ Cristián Castaño Contreras, Andrés Ponce de León Rosas. *Seguridad Nacional en México: Una aproximación a los retos del futuro*. Talleres de Editores e Impresores FOC, SA de C.V. México. 2011. P. 78.

En el nuevo contexto internacional, ha venido creciendo desde principios de los años noventa, el uso y la legitimidad de la expresión de la seguridad humana, cuya primera consideración es que el objeto de la seguridad ya no es el Estado sino el individuo.

En 1994 se formaliza esta concepción de carácter global de la seguridad, que a través del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), se ha encargado de difundir su concepto.³⁰

Esta concepción de la seguridad humana busca proteger al individuo y no sólo se concentra en el Estado como objeto de la Seguridad Nacional, respondiendo a las percepciones actuales sobre las amenazas a la seguridad y a la naturaleza de los nuevos conflictos armados.

El informe del PNUD refiere que son cuatro las características esenciales de la seguridad humana, a saber: es un asunto universal, sus componentes son interdependientes, se asegura de forma más sencilla a través de la prevención que de la intervención, se centra en las personas y en cómo viven en sociedad. En el citado informe se analizan siete categorías de seguridad: económica, alimentaria, sanitaria, medioambiental, personal, comunitaria y política.

En el modelo de relaciones internacionales conocido como realista, se contempla el modelo de seguridad multidimensional o ampliacionista que en las últimas décadas ha tenido una evolución continua, integra variables múltiples para conceptualizar a la seguridad como valor y objetivo de la autoridad que se alcanza no solo a partir del uso de la fuerza. Cristián Castaño establece que la seguridad se alcanza también a partir del desarrollo, de la disminución de la

³⁰ Pol Morillas Bassedas. Revista cidob d'afers internacionals 76. *Seguridad Humana: Conceptos, experiencias y propuestas*. <https://www.raco.cat/index.php/RevistaCIDOB/article/viewFile/55706/64992>. Consultado el 23/oct/2018. España. P. 50.

pobreza, del abatimiento de la ignorancia, del mejoramiento de las condiciones de salud en una población determinada, con la preservación y equilibrio adecuado del ecosistema.³¹

La Seguridad Nacional, es un concepto relacionado con otras disciplinas, en algunas es coadyuvante y en otras es directriz en su estudio. Existen muchas áreas en las que se relaciona, pero para los efectos de su estudio destacan cuatro: la estrategia, la geografía, la política y la geopolítica.

Con la estrategia su relación es íntima, ya que se alimenta de ella todo líder de una nación para poder proyectar el poder nacional en beneficio de la Seguridad Nacional debe contar con una estrategia concreta que parta de una estrategia general en la que se incluyan todos los ámbitos del Poder Nacional. La estrategia general vista desde la doctrina de la Escuela Superior de Guerra de México “se manifiesta en la diplomacia, la economía, la política interior, exterior y en lo militar [...] actúa tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra y corresponde a las más altas autoridades gubernamentales y no exclusivamente a los altos mandos militares”.³²

En relación con lo anterior, la posición geográfica de un país determina en gran medida su concepción de seguridad, incluso ha significado su historia; por lo que, sumado al concepto de estrategia, ha surgido un nuevo concepto vinculado directamente a la Seguridad Nacional de un Estado, esta es la Geoestratégica, entendiendo a ésta como: “La ciencia política que determina los medios y métodos para alcanzar los objetivos geopolíticos del estado o grupo de aliados, la conservación y fortalecimiento de un estado o grupo de estados, y en condiciones adversas de crisis la reducción al mínimo de los daños y la restauración de la situación original anterior a la crisis”.³³

³¹ Castaño Contreras, Cristián. *Seguridad Nacional y Fuerzas Armadas., Fundamentos para un modelo de Seguridad Nacional en México*. Imagia Comunicación. México. 2018. P. 28.

³² Escuela Superior de Guerra. *Compendio de nociones de Estrategia General*. Secretaría de la Defensa Nacional. México. 2006. P. 96.

³³ Escuela Superior de Guerra. *Compendio de nociones de Estrategia General*, Secretaría de la Defensa Nacional. México. 2006. P. 97.

La vecindad de México con los Estados Unidos ha implicado una permeabilidad en la influencia de su concepción sobre la Seguridad Nacional de México el cual se ve reflejado en sus manifiestos, por lo que la Seguridad Nacional en esta relación asimétrica, tutela principalmente para México su integridad territorial, independencia y soberanía.³⁴

Ahora bien, de acuerdo con el Glosario de términos unificados, entendemos que la política es “el arte de gobernar y definir las guías de acción para instrumentar el proceso encaminado a alcanzar los objetivos”³⁵; entonces, es necesario entender que la política en la actualidad es un instrumento que sirve como balanza en las relaciones de poder, mediante la política se pueden cambiar las relaciones entre países, todo ello partiendo del poder nacional que se tenga y pueda proyectarse.

Otro término relacionado con la Seguridad Nacional, es la geopolítica, concebida como una ciencia, que permite a los líderes de los países, conocer en la comunidad internacional tanto las ventajas como las limitaciones inherentes a sus respectivas entidades, relacionadas con su situación geográfica y política;³⁶ por ende, al estar un líder nacional haciendo sus políticas vinculadas a sus relaciones con los demás Estados de la comunidad internacional, no debe perder de vista que en sus estrategias y decisiones debe tutelar en forma permanente los objetivos de la Seguridad Nacional del país.

³⁴ Colegio de Defensa Nacional/Centro de Estudios Superiores Navales. *Glosario de términos unificados de Seguridad Nacional*. SEDENA/SEMAR. México. 2016. P. 21.

³⁵ Ibid.

³⁶ Ponce Urquiza, Arturo. *Geopolítica y Geoestratégica. Conferencia presentada a los alumnos del Diplomado sobre teoría y metodología de la geopolítica*, del 11/oct/2010 al 28/mar/2011. Centro de Estudios Superiores Navales. México. 9/ene/2011.

1.2.3 Protección Marítima y Portuaria

En general, la seguridad en el mar es tratada en el marco de la Organización Marítima Internacional (OMI)³⁷, y principalmente en el Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (SOLAS)³⁸.

El Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los Buques de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL)³⁹, también contiene previsiones acerca de la seguridad en el mar.

A. Otros convenios e instrumentos de similar importancia, tales como:

- a. El Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir Abordajes de 1972.
- b. El Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de Gente de Mar de 1978.
- c. El Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos de 1979.
- d. El instrumento como el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG)

B. En el marco del convenio SOLAS se han expedido recientemente dos instrumentos que demuestran la creciente importancia que la seguridad ha adquirido en las actividades marítimas:

- a. Código Internacional de Gestión de la Seguridad (ISM Code/Código IGS).
- b. Código para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (ISPS Code / Código PBIP)

³⁷ Organización marítima Internacional (OMI). Seguridad en el mar.

<http://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx>

³⁸ Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (SOLAS).

<http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/biblioteca/BV04/BV0401/BV040102A.pdf>

³⁹ Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los Buques de 1973 (MARPOL).

http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5323174&fecha=25/11/2013

C. Los conceptos de “Seguridad Marítima” y de “Protección Marítima”

Los dos códigos mencionados tratan con la seguridad en el mar desde dos puntos de vista diferentes, a saber:

- a. El Código IGS trata de la seguridad en la navegación, entendida como las medidas y procedimientos destinados a procurar una navegación más segura, considerando el equipamiento, mantenimiento, administración y navegación del buque; y
- b. El Código PBIP trata sobre la seguridad marítima, entendida como las medidas y procedimientos destinados a evitar posibles ataques terroristas a los buques e instalaciones portuarias, o que éstos sea utilizados para cometer atentados terroristas hacia otros objetivos no relacionados con actividades marítimas. La versión en Español del Código PBIP define este concepto como Protección Marítima

Desde el punto de vista idiomático, es preciso anotar que en inglés los dos conceptos reciben una denominación diferente, a saber:

1. La palabra “*Safety*”, se utiliza para denotar la seguridad en la navegación marítima.
2. La palabra “*Security*”, se utiliza para referirse a la seguridad para prevenir actos terroristas o de interferencia ilegal en la navegación marítima.

Sin embargo, al hacer la traducción al español, ambos términos – “*Safety*” y “*Security*” -, gramaticalmente corresponden a un mismo vocablo: “Seguridad”.

El mismo enfoque fue adoptado por la OMI al regular los dos mencionados aspectos de la seguridad marítima; en efecto, en el marco del Convenio SOLAS, su Capítulo IX incorpora el “International Safety Management” Code (ISM), que se refiere a la “seguridad operacional” en la

navegación marítima, mientras que el Capítulo XII del Convenio SOLAS incorpora el “International Ship and Port Facilities Security” Code (ISPS), que trata de la “seguridad anti-terrorista” en la navegación marítima.

En relación con la navegación marítima existen dos conceptos diferentes de seguridad. El término “Marine Safety” hace referencia a la seguridad operacional del buque, y el término “Marine Security” se relaciona con la seguridad física de los buques y también de las instalaciones portuarias.

La traducción al español de los Códigos ISM e ISPS buscó diferenciar ambos conceptos, también desde el punto de vista gramatical, por cuanto la palabra “*Safety*” fue traducida como “*Seguridad*”, mientras que la palabra “*Security*” fue traducida como “*Protección*”.

- Por lo tanto, en español hablaremos de “Seguridad Marítima” para referirnos a la seguridad operacional de las naves.
- Y de “Protección Marítima” cuando tratemos la seguridad física de las naves y de los terminales marítimos. Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV)⁴⁰

⁴⁰ Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV). Curso de Oficial de Protección Marítima y Portuaria. Presentación Asignatura: Seguridad y Protección Marítima y Portuaria. México. 2018.

2. La Protección Marítima y Portuaria

Una de las problemáticas con mayor incidencia en la Protección Marítima y Portuaria ha sido la falta de armonización o estandarización de las medidas de protección internacionales; la falta de un lenguaje internacional ha limitado las relaciones comerciales y económicas entre varios países, la no implementación, medición o acoplamiento, han sido los principales obstáculos; la falta de recursos económicos, capacitación del personal, regulación, incentivos y promoción han impedido la uniforme evolución de las instalaciones portuarias, ese ha sido el Caballo de Troya en el comercio internacional. Los organismos internacionales, los programas de cooperación y los planes de expansión portuaria, buscaron la integración y cooperación de las economías, bajo una red comercial mundial, donde unieron fuerzas para impulsar el desarrollo regional, el bienestar social, la inclusión de programas de educación, la implementación de medidas de seguridad internacional, entre ellas la seguridad portuaria, y la minimización de los impactos negativos hacia el medio ambiente. Su objetivo está encaminado a disminuir las brechas o huecos que existan en la seguridad integral portuaria y la minimización del Caballo de Troya en los países internacionales (García López, 2014)

Lo que marcó un precedente mundial con relación a la seguridad y protección, fueron los trágicos acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 (9/11), en los Estados Unidos de América, habiéndose celebrado una Conferencia diplomática sobre Protección Marítima en la sede de la Organización Marítima Internacional (OMI), en Londres, del 9 al 13 de diciembre de 2002. En esta Conferencia se adoptaron una serie de enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS 1974), -que es uno de los 32 convenios y acuerdos internacionales adoptados por la OMI, siendo el principal tratado internacional que

aborda la seguridad de los buques y establece normas mínimas relativas a la construcción, el equipamiento y la utilización de los buques. Desde su aprobación en el año de 1974, el Convenio SOLAS se ha actualizado en numerosas ocasiones. En diciembre de 2002, la OMI aprobó una serie de enmiendas al Convenio SOLAS relacionadas con la protección dirigida a incrementar la protección de los buques y de las instalaciones portuarias que utilizan.

Estas enmiendas comprenden 13 reglas obligatorias en el Capítulo XI-2, titulado "Medidas Especiales para Incrementar la Protección Marítima", y el Código PBIP, conexo, que se denominan colectivamente medidas de protección marítima, y las más trascendentes de todas estas quedaron consagradas en el nuevo Código PBIP.

La Conferencia también adoptó una serie de resoluciones con el objetivo de dar mayor peso a las enmiendas, fomentar la aplicación de las medidas a los buques y las instalaciones portuarias no consideradas por el Código PBIP.

El Código PBIP, fue elaborado en apenas un año por el Comité de Seguridad Marítima (MSC), de la OMI y su Grupo de trabajo sobre protección marítima. Contiene prescripciones detalladas en materia de protección para los Gobiernos, las autoridades portuarias y las compañías navieras en una sección obligatoria, y una serie de orientaciones acerca del modo de cumplir estas prescripciones en una segunda sección no obligatoria (recomendatoria).

El Código PBIP contiene una sección de carácter obligatorio (Parte A) y una sección de carácter de recomendación (Parte B). Las orientaciones contenidas en la Parte B del Código PBIP, deberían tenerse en cuenta al implantar las reglas establecidas en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y las disposiciones obligatorias que figuran en la parte A. La OMI ha publicado el Código

PBIP, incluido el Capítulo XI-2, en inglés, francés, español y árabe; asimismo, existe una versión electrónica en inglés, francés, español y ruso⁴¹.

Debido a la necesidad urgente de aplicar medidas de protección, el Código PBIP entró en vigor el 1 de julio de 2004, sólo 18 meses después de su aprobación, para ayudar a los Gobiernos Contratantes a cumplir sus obligaciones por lo que respecta a la implantación, en particular a los Gobiernos de los países menos desarrollados, en una de sus resoluciones, la Conferencia diplomática invitaba a la OMI a elaborar material didáctico y, en caso necesario, orientaciones adicionales sobre diversos aspectos del Código PBIP. Este objetivo se logró durante el periodo 2003-2008, mediante la elaboración de cursos modelo de formación, la publicación de orientaciones específicas, principalmente en forma de circulares MSC, y varias misiones de asesoramiento y evaluación en respuesta a solicitudes de distintos Gobiernos.

En 2009, a medida que la OMI se iba centrando en otras cuestiones apremiantes relacionadas con la protección -especialmente la piratería y los robos a mano armada-, y la implantación de sistemas de identificación y seguimiento de largo alcance, resultaba cada vez más evidente la necesidad de reforzar la implantación del Código PBIP y de fortalecer los vínculos con otras iniciativas de la OMI. En respuesta a esta necesidad, la OMI evaluó el material didáctico que había publicado durante los seis años anteriores y descubrió que, si bien algún material se había quedado desfasado, la mayoría seguía vigente pero se encontraba disperso en una diversidad de documentos que no eran fácilmente accesibles para los profesionales de la protección marítima.

⁴¹ Organización Marítima Internacional (OMI). Ambas versiones pueden consultarse en el sitio de la OMI en la Red: www.imo.org/Publications

2.1 La Protección Marítima y Portuaria en los Principales Puertos Latinoamericanos

El continente americano, es por definición, comercial. Históricamente ha tenido una clara orientación hacia el intercambio, aunque fue por dinámicas coloniales. Así, buena parte de las grandes ciudades en Latinoamérica son portuarias, y juegan un papel muy importante a nivel comercial tanto en sus países como en la región, lo que resulta sencillo identificar las grandes áreas de concentración comercial, que coinciden con los polos de desarrollo económico de la región o con zonas de importante valor geoeconómico. En el primer grupo encontramos la zona sur de Brasil y el Río de la Plata con Argentina y Uruguay, mientras que el segundo es claramente identificable en la zona del canal de Panamá. (Figura 1).

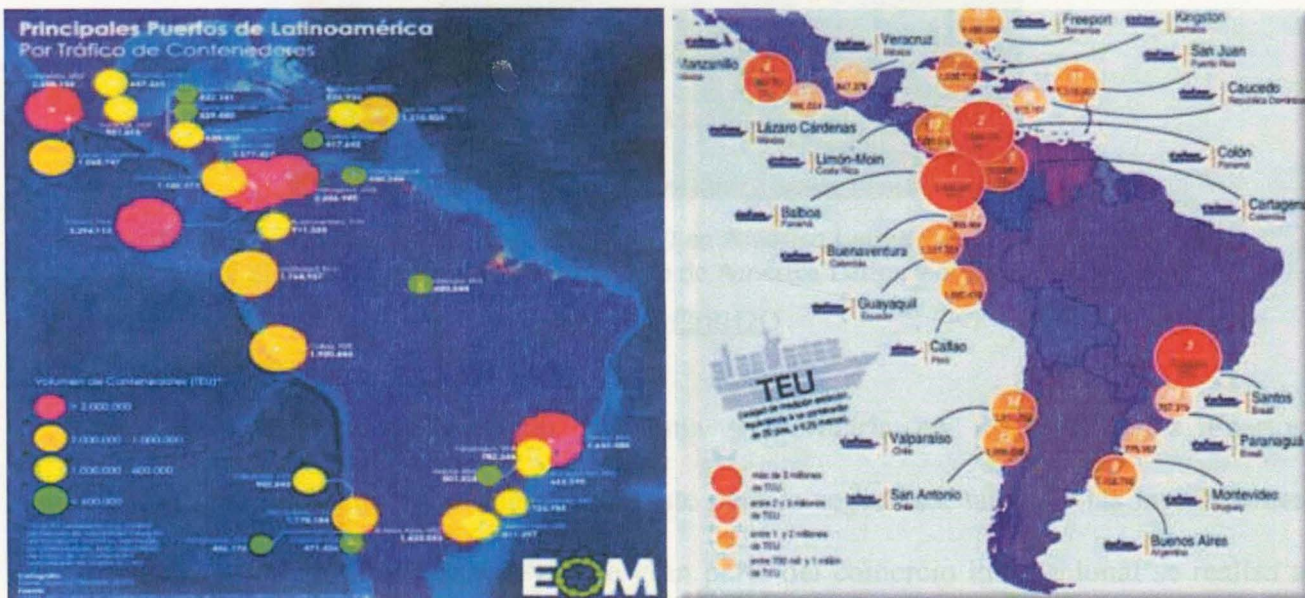


Figura 1.- Principales Puertos de Latinoamérica. Fuente: El Orden Mundial. 2018

<https://elordenmundial.com/mapas/los-principales-puertos-de-america-latina/>
<https://webpicking.com/reflexiones-sobre-el-futuro-de-los-puertos/>

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) elabora cada año un ranking que muestra el detalle de los movimientos de carga en contenedores en 120 puertos de la región, en base a información recopilada directamente con las autoridades portuarias y operadores

de los terminales marítimos. En 2016 esta actividad disminuyó 0,9%, con un volumen aproximado total de 47,5 millones de TEU. Esta infografía muestra los puertos ubicados en los primeros 20 lugares del ranking⁴². (Figura 2).



Figura 2. Ranking de Puertos. Los Top 20 en América Latina y el Caribe en 2016
Fuente: CEPAL. Perfil Marítimo y Logístico de América Latina y el Caribe. Junio 2017

<http://bit.ly/2rjIH2O>

Por lo anterior, la Protección Marítima y Portuaria en los principales Puertos Latinoamericanos, juega un papel muy importante para la seguridad, tanto de las instalaciones portuarias, así como para los buques, ya que gran parte del comercio internacional se realiza a través de los puertos marítimos internacionales, su gran afluencia de mercancías ha permitido la libre circulación de materias primas y productos finales por todo el mundo. La globalización, la libertad económica y el no proteccionismo, ha impulsado a la unificación de una economía internacional, donde todos los países tienen la oportunidad de llegar y conocer toda la diversidad

⁴² Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Ranking Puertos Top 20 América Latina y el Caribe. 2016. <https://www.cepal.org/es/infografias/ranking-puertos-top-20-america-latina-caribe-2016>

cultural, industrial y científica que existe. El avance tecnológico ha reducido la necesidad de contacto físico entre el cliente y la empresa, las formas de negociación han evolucionado; hoy en día se puede monitorear, controlar y supervisar la trayectoria de una mercancía durante su proceso de viaje, desde cualquier lugar y hora. Sin embargo, esta medida no permite minimizar los niveles de riesgo y amenazas que presentan aquellas mercancías sospechosas. Razón por la cual, se ha resaltado la importancia de la implementación de la Seguridad Marítima y Portuaria en los Puertos Latinoamericanos.

Un conjunto de problemas transnacionales afectan negativamente el sector marítimo, el tráfico de carga, el comercio internacional, la seguridad de las personas y la estabilidad nacional. La naturaleza del problema exige tomar medidas nacionales e internacionales en busca de una integración en Seguridad Marítima y Portuaria, que permita la cooperación de los diferentes órganos internacionales, programas de cooperación y los países, con el objetivo de mostrar la importancia y el impacto de la Seguridad Marítima y Portuaria a nivel internacional y en particular en los Puertos Latinoamericanos; identificando como primera instancia la problemática que se ha vivido durante las últimas décadas en el sector marítimo, el surgimiento de las medidas de protección bilateral y multilateral ocasionadas por los incidentes vividos durante los últimos años y en especial, el ocurrido el 11 de septiembre en los Estados Unidos. Seguido por los avances de la seguridad portuaria en Latinoamérica y la transcendencia de la seguridad portuaria a seguridad integral (García López, 2014)⁴³.

⁴³ García López, Andrea (2014). Seguridad Portuaria en Colombia. El Caballo de Troya en el Comercio Internacional. Introducción. Universidad Militar Nueva Granada. p.5. Bogotá, Colombia.
<https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/12258/ENSAYO%20DE%20SEGURIDAD%20PORTUARIA%20FINAL.pdf?sequence=1>

2.1.1. Principales Puertos Latinoamericanos

El movimiento de carga en contenedores en los puertos de América Latina y el Caribe se incrementó en 7,7% durante 2018, en comparación con el año anterior, según datos difundidos por la CEPAL. El análisis incluye el comportamiento de una muestra de **31 países y 118 puertos y zonas portuarias** de la región.

Según el informe anual entregado por el organismo de las Naciones Unidas -que en años anteriores fue distribuido bajo el nombre de “ranking portuario”-, los datos mantuvieron en gran parte la heterogeneidad mostrada en el comportamiento de los movimientos portuarios en períodos previos, tanto a nivel de puertos como de países. Del total de la muestra, 66 puertos y zonas portuarias mejoraron sus cifras con respecto a 2017.

El volumen total de la actividad en 2018 superó los 53,2 millones de TEU's, lo que representa un 7,1% del movimiento de contenedores (*throughput*) mundial, demostrando un ligero aumento en la variación con relación al año anterior (cuando alcanzó el 6,6% del *throughput* global), indica la CEPAL.

Los diez países con mayor contribución al total del volumen de carga operado representaron el 84,1% del movimiento regional. Estos son (ordenados de mayor a menor según la cantidad de TEU movilizados): Brasil, México, Panamá, Colombia, Chile, Perú, Argentina, Ecuador, República Dominicana y Jamaica.

Según los datos de la muestra recopilados por la CEPAL, en 2018 la Costa Este de América del Sur (CEAS) registró un aumento de la actividad de los puertos y zonas portuarias de 12%, medida por el volumen operado. En tanto, la Costa Oeste de América del Sur (COAS) continuó con una ligera progresión al alza, creciendo 7% en 2018, comparado con el 6% anotado entre 2016 y 2017. El Caribe marcó un crecimiento de 12% en el movimiento total de contenedores, mientras

que América Central (sin incluir México) tuvo un crecimiento más sutil de 7% solo en la Costa Oeste, ya que la Costa Este mantuvo básicamente el mismo movimiento que en 2017. La zona México Golfo creció 8% en comparación con 2017, y México Pacífico 11%. Panamá, en tanto, presentó un crecimiento en su costa caribeña (11%) con respecto al total de movimiento del país, mientras que su costa Pacífico registró una caída de -16%. **(Figura 3)**

En esta oportunidad, el informe portuario anual de la CEPAL incluye algunas modificaciones en su formato con el fin de incluir otros análisis de los datos, que también serán incorporados en el futuro al Perfil Marítimo y Logístico, que maneja la institución.

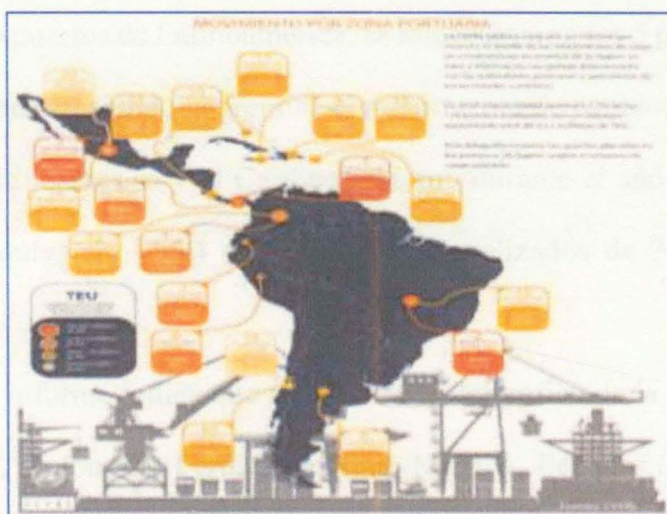


Figura 3. Actividad Portuaria en los Puertos Top 20 en Latinoamérica y el Caribe 2018

Fuente: datasur.com. Movimiento de carga en los puertos de A.L. y Caribe. 2018

Entre las novedades, se presenta un examen de las toneladas movilizadas por los puertos y zonas portuarias en 2018. De los 20 puertos y zonas portuarias de la muestra, solo los de Brasil presentan un tonelaje individual por encima de los 100 millones, mientras que entre los primeros veinte se cuentan puertos de Argentina, Brasil, Colombia, México y Panamá.

A modo de comparación, la CEPAL incluye además el movimiento de puertos a nivel mundial en 2018, el cual está encabezado por Shanghai (China), con 42.010.000 de TEU movilizados.

Aquí se aprecia un verdadero abismo de diferencia de casi 38 millones de TEU con relación a la primera posición regional, que ostenta el puerto de Colón (MIT, Evergreen, Panamá Port), que marcó poco más de 4.324.000 de TEU el año pasado. Los diez mayores puertos a nivel mundial representan un 32,2% del *throughput* global de 2018, mientras que los de América Latina y el Caribe representan solo el 3,5%.⁴⁴

Del top de los 20 puertos de Latinoamérica, se seleccionaron los 5 principales, que incluyen todo el continente americano, siendo la premisa el movimiento de contenedores que tuvieron.

La región de Latinoamérica y el Caribe movieron durante el año 2018, 52,3 millones de TEUS (Twenty-foot Equivalent Unit) según los datos analizados de 31 países y más de 100 puertos.

Sin embargo, el informe indica que más del 80% del tráfico de la zona se concentra en 10 países: Panamá, Brasil, Colombia, Perú, Argentina, México, Ecuador, República Dominicana, Chile, y Jamaica.

A continuación se consideraran los cinco puertos con mayor movimiento de contenedores de América Latina y el Caribe según los datos de la comisión regional de las Naciones Unidas CEPAL:

A. Terminales de la costa atlántica en Colón, Panamá

El primer puesto de la lista lo ocupa un puerto de Panamá, debido a la enorme influencia del Canal de Panamá, que tuvo un tráfico de más de 440 millones de toneladas de carga en 2018.

⁴⁴ Mascontainer. Actividad portuaria 2018. Top 20 de los Puertos de América Latina y el Caribe. Disponible en: <https://www.mascontainer.com/conoce-el-top-20-de-los-puertos-de-latinoamerica-en-2018/>

Situadas en la provincia de Colón -zona atlántica-, y muy cerca de las esclusas de Gatún, la Terminal Internacional Manzanillo (MIT), la Terminal Cristóbal-Panamá (PPC), y la Terminal de Contenedores Colon (CCT) movieron en el año 2018 más de 4.3 millones de TEU. La Terminal Internacional Manzanillo, la más grande de las tres, está equipada con grúas de tamaño Super Post Panamax, capaces de operar con buques con más de 22 contenedores de anchura. **(Figura 4).**



Figura 4.- Puerto de Colón, Panamá.
Fuente: portalportuario.com /2017

B. Puerto de Santos, Brasil

El Puerto de Santos, ubicado en la misma ciudad, está considerado el más importante de Brasil. Cuenta con una superficie de 7,7 millones de metros cuadrados, un calado máximo de operación de 13,5 metros y se estima que por él pasa el 30% del comercio total entre América del Sur y el este asiático. En cuanto a su tráfico de contenedores, conforme a los datos del informe de CEPAL, durante el año 2018 se movieron más de 3,8 millones de TEU entre las siete principales terminales de contenedores presentes en el puerto⁴⁵. **(Figura 5)**

⁴⁵ Puerto de Santos Brasil. <https://portalportuario.cl/brasil-puerto-santos-logra-maximo-historico-al-movilizar-1298-millones-toneladas/>
<https://www.mundomaritimo.cl/noticias/puerto-de-santos-movilizo-un-184-mas-de-toneladas-en-julio-de-2017-respecto-a-igual-periodo-de-2016>



Figura 5.- Puerto de Santos, Brasil.
Fuente: portalportuario.com. /2017

C. Puerto de Manzanillo, Colima. México

En el tercer puesto, se coloca el Puerto de Manzanillo, Colima. México; principal acceso de contenedores del país. Su superficie total considerando zonas de agua, muelles y almacenamiento, es de 437 hectáreas y su calado máximo son 15 metros.

Su terminal especializada en el manejo de contenedores puede operar hasta con tres buques simultáneamente y tiene un rendimiento de 120 TEU por hora/buque. Con estas características el tráfico de contenedores correspondiente al año 2018 superó los 3 millones de TEU.⁴⁶ **(Figura 6).**



Figura 6.- Puerto de Manzanillo, Colima. México.
Fuente: noticieros.televisa.com /2017.

⁴⁶ Puerto de Manzanillo, Colima. México.

<https://noticieros.televisa.com/ultimas-noticias/incrementan-operaciones-puerto-manzanillo-colima/>

D. Puerto de Cartagena, Colombia

Localizado en la zona central del Caribe colombiano, es el puerto más importante de la República de Colombia, movilizándolo casi un 20% del volumen total de carga del país. En su superficie, destina 90 hectáreas para la terminal de contenedores, divididas en más de 58.000 celdas de almacenamiento para los TEUs.

Con estas características, los últimos datos lo colocan en el puesto número cuatro en cuanto a tráfico de contenedores en Latinoamérica, con un movimiento superior a los 2,8 millones de contenedores anuales.⁴⁷ (Figura 7).



Figura 7.- Puerto de Cartagena, Colombia.
Fuente: Revista Semana 11/01/2019

E. Puerto de Balboa, Panamá

Para cerrar la lista nos encontramos con el Puerto de Balboa, ubicado en la zona del Pacífico del Canal de Panamá. Con más de 100 años de historia, tiene más de 180 hectáreas y 22 grúas de tamaño Panamax y Super Post Panamax.

⁴⁷ Puerto de Cartagena, Colombia.

<https://www.semana.com/contenidos-editoriales/portico-mas-cerca-del-mundo/articulo/resultados-del-puerto-de-cartagena-en-su-historia/639272>

<https://www.puertocartagena.com/es>

Durante el año pasado, el puerto superó los 2,5 millones de contenedores de mercancías. Cabe destacar además, que más del 90% del tráfico de TEUs se debió a movimientos de transbordo entre buques.⁴⁸ (Figura. 8).



Figura 8.- Puerto de Balboa, Panamá.

Fuente: mundomarino.cl /2018

2.2 Política de Protección Marítima

La Política de Protección Marítima, se enfoca en el fortalecimiento de las capacidades de protección y seguridad de los estados miembros de la OEA -desde el nivel nacional al nivel del puerto- según sus necesidades, amenazas, riesgos y vulnerabilidades, y marcos normativos y legislativos. Estas actividades se realizan a través de una combinación de actividades nacionales y regionales, con una metodología aprobada e innovativa, y en concertación con otras organizaciones, autoridades y actores claves involucrados en el desarrollo de capacidades de protección marítima y portuaria. Se elabora un programa y se implementan talleres, seminarios,

⁴⁸ Puerto de Balboa, Panamá.

<https://www.mundomaritimo.cl/noticias/puerto-de-balboa-panama-ocean-alliance-comienza-a-operar-dos-servicios-en-el-terminal>

<https://noticiaslogisticaytransporte.com/logistica/21/03/2018/el-puerto-de-balboa-se-posiciona-como-el-hub-mas-destacado-de-latinoamerica/117219.html>

capacitaciones y conferencias que tratan una amplia gama de temas claves, incluyendo: implementación del Código PBIP, concientización del dominio marítimo, análisis y gestión de riesgo, coordinación inter-institucional, gestión de crisis marítima, y ciberseguridad de los puertos.

2.2.1 Esfuerzos previos de la OMI.

- A. 1983 firma de la resolución A.545 (13), medidas para prevenir actos de piratería y robo a mano armada contra los buques.
- B. 1985 firma de la resolución A.545 (14), medidas para prevenir actos ilegales que amenacen la seguridad de los buques y la protección de los pasajeros (revisada en nov/01), con la resolución A.924 (22).
- C. 1986 se aprobó la circular MSC/Circ. 443, medidas para prevenir los actos ilegales contra los pasajeros y tripulación a bordo de buques.
- D. 1988 convención para la supresión de actos ilegales contra la seguridad de la navegación marítima (SUA), que entró en vigor el 01/mar/92.

2.2.2 Acciones de la OMI, para implementar para la Protección Marítima.

- A. Posterior al 9/11, en la 22^a, Asamblea de la OMI, en nov/01, se acordó por unanimidad, que debían elaborarse nuevas medidas en relación con la protección de los buques y de las instalaciones portuarias las cuales se adoptarían en una conferencia de los gobiernos contratantes del Convenio SOLAS 1974.
- B. El 9/XII/02, se lograron establecer estas medidas, proporcionando de esta forma la intención para proteger al mundo naviero contra las amenazas y los incidentes de protección.

2.2.3 Resumen de las enmiendas del Capítulo XI del Convenio SOLAS y del contenido del Código PBIP.

La conferencia adoptó una serie de enmiendas al Convenio SOLAS 1974, encaminadas a reforzar la protección marítima a bordo de los buques y a la interfase buque-puerto en las instalaciones portuarias. (Anexo 1)

2.2.4 Código PBIP

Se divide en Parte A.- Mandatoria y Parte B.- Recomendatoria con entrada en vigor desde el 01 de julio de 2004.

En el Código, se identifican y evalúan los recursos importantes e infraestructura que son críticas a la facilidad del puerto, así como esas áreas o estructuras que, si sufren daños, podrían no causar pérdidas significativas de vidas, o podrían dañar a la economía de la instalación portuaria, o al medio ambiente.

A. La evaluación debe:

- a. Identificar las amenazas reales a esos recursos críticos e infraestructura para priorizar las medidas de seguridad.
- b. Dirigirse a la vulnerabilidad de la instalación portuaria, identificando sus debilidades en seguridad física, integridad estructural, los sistemas de protecciones, políticas procesales, sistemas de comunicaciones, infraestructura de transporte, utilidades y otras áreas dentro de una facilidad del puerto que puede ser un blanco probable.
- c. Una vez que esta evaluación se ha completado, el Gobierno contratante puede evaluar el riesgo con precisión.

B. El concepto de evaluación de riesgo, está incluido en el código a través de varios requisitos de protección funcionales mínimos, para las naves y medios del puerto.

Los componentes del código son:

- a. Plan de Protección del Buque (PPB)
- b. Oficial de Protección del Buque. (OPB)
- c. Oficial de la Compañía de Protección Marítima (OCPM)
- d. Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PPIP)
- e. Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP)
- f. Equipo de seguridad abordó.

C. Equipo de Seguridad de la Instalación Portuaria

Se incluyen:

- a. Supervisión y control del acceso al puerto.
- b. Supervisión y control de las actividades de las personas y la carga.
- c. La Compañía y el Buque.
- d. El puerto y sus facilidades portuarias.
- e. Responsabilidades de Gobiernos Contratantes.

D. Requerimientos de las Regulaciones y Legislaciones Gubernamentales.

Referente a los Requerimientos de las Regulaciones y Legislaciones Gubernamentales, algunos Gobiernos han actuado en un nivel nacional para producir la legislación y/o regulaciones en relación con las medidas para mejorar la Protección Marítima, mismas que se exponen en el “Anexo 2”.

2.2.5 Declaraciones de Protección Marítima (DPM)

Una DPM, es un acuerdo entre un puerto o una instalación portuaria y un buque o entre dos buques. En ella se confirman las responsabilidades en materia de protección de cada una de las partes que intervienen en una operación de interfaz buque-puerto o en una actividad de buque a buque. Por ello, en las DPM, deberían describirse detalladamente las medidas que podrían compartirse o adoptarse adicionalmente y qué parte deberá adoptarlas.

2.2.6 Establecimiento de la obligación de la Declaración de Protección Marítima

Las Medidas de Protección Marítima, establecen que los Gobiernos determinarán cuándo se requiere una DPM, mediante la evaluación del riesgo que una operación de interfaz buque-puerto o una actividad de buque a buque suponga para las personas, los bienes o el medio ambiente. Por lo general, la autoridad designada o la Administración determinan estas circunstancias para su inclusión en los PPP, los PPIP y los PPB. Estas circunstancias no pueden ser determinadas por las OPR. (Guía sobre Protección Marítima y Portuaria y Código PBIP)

2.2.7 Comité Interamericano Contra el Terrorismo (CICTE)

El CICTE, es la única organización, que tiene como propósito “Prevenir y combatir el terrorismo en las Américas”.

El CICTE, fomenta la cooperación y el diálogo entre los Estados Miembros para contrarrestar el terrorismo, de acuerdo con los principios de la Carta de la OEA, con la Convención Interamericana Contra el Terrorismo, y con pleno respeto a la soberanía de los países, al Estado de Derecho y al Derecho Internacional, incluidos el Derecho Internacional

Humanitario (DIH), el Derecho Internacional de los Derechos Humanos (DIDH), y el Derecho Internacional de los Refugiados (DIR).

La Secretaría del CICTE, es el cuerpo de implementación que tiene la tarea de apoyar a los Estados Miembros en sus esfuerzos de prevenir y contrarrestar el terrorismo.

La Secretaría del CICTE, brinda asistencia política y técnica a sus Estados Miembros a través de diferentes programas acordados en su Plan de Trabajo anual, tales como: Ciberseguridad, Controles Fronterizos, Financiamiento de Terrorismo, Prevención de la Proliferación de Armas de Destrucción Masiva y Extremismo Violento.⁴⁹

2.3 Responsabilidades de Protección

Es necesario, que para que el comercio circule de forma efectiva, las conexiones entre buques, puertos y personas tienen que ser seguras. La OMI facilita lo anterior, ayudando a los Estados Miembros a reforzar sus medidas de protección marítima y portuaria, puntualizando en lo que las partes interesadas del sector marítimo civil pueden hacer para protegerse a sí mismas y para ayudar a los gobiernos a proteger el comercio marítimo mundial.

La OMI tiene, como parte fundamental de su mandato, el deber de velar, en la medida de lo posible, por la seguridad del tráfico y transporte marítimo. La Organización responde de dos formas a esta amenaza: elaborando reglas y orientaciones adecuadas a través del Comité de Seguridad Marítima (MSC) y a través de la creación de capacidad.

El Fondo Fiduciario Internacional de Protección Marítima Multidonante, respalda los proyectos mundiales, regionales y nacionales en todo el mundo con el fin de mejorar la capacidad

⁴⁹ **Organización de Estados Americanos (OAS).** Comité Interamericano Contra el Terrorismo (CICTE). Programa de Protección Marítima y Portuaria. <http://www.oas.org/es/sms/cicte/prog-proteccion-maritima.asp>
<http://www.oas.org/es/sms/cicte/default.asp>

de los países para hacer frente a las amenazas para la protección, mientras que fondos fiduciarios específicos apoyan la labor en el golfo de Guinea y el océano Índico occidental.⁵⁰

Su propósito es proporcionar una imagen clara de las dimensiones del Sistema de Protección Marítima de la OMI y demostrar cómo van a trabajar conjuntamente los distintos organismos involucrados en referido sistema, y describir las responsabilidades de los GC, en lo que respecta al Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y al Código PBIP.

2.3.1 Responsabilidades Individuales

A. Gobierno Contratante (GC).

Un Gobierno Contratante o Autoridad Designada, es aquella organización u organizaciones o administración o administraciones del mismo Gobierno Contratante que son responsables de la implantación de las disposiciones descritas en los Capítulos XI-1 y XI-2 del Convenio SOLAS, en el ámbito de la protección de la instalación portuaria y a la interfaz buque-puerto, desde el punto de vista de la instalación portuaria. **(Anexo 3)**

A reserva de lo dispuesto en las **Reglas XI-2/3 y XI-2/7**, el **GC**, establecerá los niveles de protección y dará orientaciones sobre la forma de protegerse contra los sucesos que afecten a la protección marítima, niveles más altos de protección indican un mayor riesgo de que ocurran tales sucesos.

Entre los factores que han de tenerse en cuenta para establecer el nivel de protección adecuado se encuentran:

⁵⁰ Organización Marítima Internacional (OMI). Protección Marítima.

<http://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/piracy/Paginas/Default.aspx#:~:text=Para%20que%20el%20co,mercio%20fluya.personas%20tienen%20que%20ser%20seguras.&text=La%20OMI%20tiene%2C%20como%20parte.mar%20y%20del%20transporte%20mar%C3%ADtimo.>

- a. En qué medida es creíble la información sobre la amenaza.
- b. En qué medida hay corroboración de la información sobre la amenaza.
- c. En qué medida la información sobre la amenaza es específica o inminente.
- d. Las posibles consecuencias del suceso que afecte a la protección marítima.

(Referencia: Parte A/Párrafo 4.1/PBIP).

En el **Nivel 3**, los GC, impartirán según sea necesario, las instrucciones oportunas y facilitarán información sobre los aspectos de protección a los buques y las instalaciones portuarias que puedan verse afectados. **(Referencia: Parte A/Párrafo 4.2/PBIP).**

Los GC, pueden delegar en una Organización de Protección Reconocida (OPR), algunas de sus tareas en materia de protección en relación del Capítulo XI-2 y de la Parte A del Código, a excepción de las siguientes:

- a. Determinación del nivel de protección aplicable.
- b. Aprobación de una Evaluación de la Protección de la Instalación Portuaria (EPIP) y enmiendas posteriores a una evaluación aprobada.
- c. Determinación de las instalaciones portuarias que tendrán que designar aun OPIP.
- d. Aprobación de un Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PPIP) y enmiendas posteriores aun plan aprobado.
- e. Ejecución de las medidas de control y cumplimiento de conformidad con lo prescrito en la Regla XI-2/9.
- f. Definición de los casos en que es necesaria una Declaración de Protección Marítima (DPM). **(Referencia: Parte A/Párrafo 4.3/PBIP).**

Los GC, deberán someter a prueba, en la medida que lo estimen oportuno, la eficacia de los PPB y PPIP, que hayan aprobado o, en el caso de los buques, que hayan sido aprobados en su nombre, y de las enmiendas a esos planes. **(Referencia: Parte A/PBIP/Sección 4.4)**

B. Organizaciones de Protección Reconocidas (OPR).

Organización debidamente especializada en cuestiones de protección y con un conocimiento adecuado de las operaciones de los buques y de los puertos, autorizada para realizar una actividad de evaluación, o de verificación, o de aprobación o de certificación prescrita en el Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS o en la parte a del Código PBIP.

(Referencia: Capítulo XI-2/Regla 1/Párrafo 1.16/SOLAS).

Los GC, podrán autorizar a una OPR, la organización para que realice ciertas actividades relacionadas con la protección, entre las que se incluyen:

- a. La aprobación de los Planes de Protección de los Buques (PPB), o de enmiendas a estos planes, en nombre de la administración.
- b. La verificación y certificación de que el buque cumple lo prescrito en el Capítulo XI-2/SOLAS y en la Parte A/PBIP, en nombre de la administración.
- c. La realización de las Evaluaciones de la Protección de las Instalaciones Portuarias (EPIP), exigidas por el GC. **(Parte B/PBIP/Párrafo 4.3).**

Una OPR podrá también asesorar a las compañías o instalaciones portuarias en materia de protección, incluidas: Las EPB, los PPB y las EPIP y los PPIP. Esto puede incluir la realización de: 1. La Evaluación o el PPB, 2. La Evaluación o el PPIP.

Si una OPR, ha realizado la Evaluación o el PPB, no deberá autorizarse a esa OPR a aprobar el Plan de Protección de ese Buque. **(Referencia: Parte B/PBIP/Párrafo 4.4).**

Cuando se de autorización a una OPR, los GC, tendrán en cuenta la competencia de tal organización, de acuerdo a sus capacidades (**Tabla 1**), y conocimientos (**Tabla 2**).

Tabla 1.- Capacidades de una OPR

1. Conocimiento especializado de los aspectos de protección pertinentes.
2. Un conocimiento adecuado de las operaciones de los buques y los puertos, incluyendo un conocimiento del proyecto y la construcción de buques, si ofrece servicios a los buques, y del proyecto y la construcción de puertos, si ofrece servicios a las instalaciones portuarias.
3. Capacidad para evaluar los riesgos más comunes en relación con la protección de las operaciones de los buques y las instalaciones portuarias, incluida la interfaz buque-puerto, y la forma de reducir al mínimo tales riesgos.
4. Capacidad para actualizar y perfeccionar los conocimientos especializados de su personal.
5. Capacidad para controlar que su personal sea en todo momento de confianza.
6. Capacidad para mantener las medidas apropiadas para evitar la divulgación no autorizada de material confidencial sobre protección, o el acceso no autorizado al mismo.
Al delegar tareas específicas en una OPR , los GC's , incluidas las administraciones, se asegurarán de que la OPR , cuenta con la capacidad necesaria para realizar la tarea. (Referencia: Parte B/PBIP/Párrafo 4.5)
Una OPR , según se define en la Regla 1/16 , que cumpla lo prescrito en la Regla XI-1/1 , puede ser designada OPR , si posee los conocimientos pertinentes en materia de protección indicados en el Párrafo 4.5 .
Referencia: Parte B/PBIP/Párrafo 4.6

Fuente: Elaboración del Autor. CN. Torres Cabrera, Jesús M. 2020

Tabla 2.- Conocimientos de una OPR

➤ Lo prescrito en el Capítulo XI-2 y en la Parte A/PBIP, así como de la legislación nacional e internacional pertinente sobre protección.
➤ Tendencias y amenazas actuales en relación con la protección.
➤ Reconocimiento y la detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos.
➤ Reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de características y pautas de comportamiento de personas que puedan suponer una amenaza para la protección.
➤ Técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección.
➤ Equipos y sistemas de protección y vigilancia y de sus limitaciones operacionales.

Fuente: Elaboración del Autor. CN. Torres Cabrera, Jesús M. 2020

C. La Compañía.

Propietario del buque o cualquier otra organización o persona, por ejemplo, el gestor naval o el fletador a casco desnudo, que al recibir del propietario la responsabilidad de la explotación

del buque, haya aceptado las obligaciones y responsabilidades estipuladas en el Código Internacional de Gestión de la Seguridad. **(Referencia:** Capítulo XI-1/SOLAS).

La Compañía, deberá de cumplir con las responsabilidades establecidas en el “**Tabla 3**”.

Tabla 3.- Responsabilidades de la Compañías

Cumplirán con las prescripciones pertinentes del **Capítulo XI-2 y Parte A/PBIP**, teniendo en cuenta las orientaciones que figuran en la **Parte B/PBIP. (Cap. XI-2/Regla 4/Párrafo 1/SOLAS).**

Se asegurará de que el Capitán dispone a bordo, en todo momento, de información mediante la cual funcionarios debidamente autorizados por un GC puedan determinar:

1. Quién es el responsable del nombramiento de los miembros de la tripulación y de otras personas contratadas o empleadas a bordo del buque, en el momento de que se trate, para desempeñar cualquier función relacionada con la actividad comercial del, buque.
2. Quién es el responsable de decidir a qué fin se destina el buque.
3. Si el buque opera con arreglo a un contrato o contratos de fletamento, quiénes son las partes en el contrato o contratos de fletamento. **(Referencia:** Capítulo XI-2/Regla 5/SOLAS).
4. Se asegurará de que el PPB, contiene una declaración en la que se destaca claramente la autoridad del Capitán.
5. Establecerá en el PPB, que el capitán ostenta la máxima autoridad y la responsabilidad de adoptar decisiones en relación con la seguridad y la protección el buque y de pedir ayuda a la compañía o a un GC, según sea necesario. **(Referencia:** Parte A/PBIP/6.1).
6. Garantizará que el **OCPM, el Capitán y el OPB**, cuentan con el apoyo necesario para desempeñar sus tareas y responsabilidades de conformidad con el **Capítulo XI-2** y con la **Parte A/PBIP/Sección 6.2.**

La Regla XI-2/5, exige a la Compañía dar información al Capitán para satisfacer sus obligaciones en virtud de lo dispuesto por ella. Debiendo incluir:

1. Las partes responsables del nombramiento del personal de a bordo, como compañías de gestión naviera, agencias de contratación de personal, contratistas y concesionarios (Ej.: comercios, casinos, etc.).
2. Las partes responsables de decidir el empleo que se da al buque, incluidos el fletador o fletadores por tiempo o a casco desnudo y cualquier otra entidad que desempeñe tal función.
3. Si el buque opera con arreglo a un contrato de fletamento, los datos de contacto de esas partes, incluidos, los fletadores por tiempo o por viaje. **(Referencia:** Parte B/PBIP/Párrafo 6.1)

Fuente: Elaboración del Autor. CN. Torres Cabrera, Jesús M. 2020

De conformidad con la **Regla XI-2/5**, la compañía está obligada a actualizar esta información cuando se produzcan cambios. **(Referencia:** Parte B/PBIP/Párrafo 6.2).

Esta información debe estar en español, francés o inglés. **(Referencia:** Parte B/PBIP/Párrafo 6.3).

Respecto a los Buques (**Tabla 4**), construidos antes del 1/jul/2004, la información debe reflejar la situación real en esa fecha.

Tabla 4.- Término Buque

1. El término "Buque" se emplea en el sentido que dispone el Convenio SOLAS.
2. Al emplear éste término en el Código PBIP, incluye unidades móviles de perforación mar adentro y naves de gran velocidad, tal como se definen en la Regla XI-2/1/SOLAS.
3. El Código PBIP se aplica a los siguientes buques: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Los dedicados a viajes internacionales como buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad. ▪ De carga, incluidas las naves de gran velocidad, de arqueado bruto igual o mayor (= o >) a 500 toneladas. ▪ Unidades móviles de perforación mar adentro. ▪ Instalaciones portuarias que presten servicio a tales buques dedicados a viajes internacionales. (Referencia: Parte B/PBIP/Párrafo 6.4)

Fuente: Elaboración del Autor. CN. Torres Cabrera, Jesús M. 2020

D. La Instalación Portuaria (IP).

Lugar determinado por el GC, o por la Autoridad Designada, donde tiene lugar la interfaz Buque-Puerto. Esta incluirá, según sea necesario, zonas como los fondeaderos, atracaderos de espera y accesos desde el mar. Por esta razón, son numerosas las tareas y actividades que tiene asignadas la instalación portuaria. (**Referencia:** Cap. XI-2/Regla 1/Apart. 1.9/Definiciones/SOLAS).

a. Prescripciones aplicables obligatorias a las Instalaciones Portuarias.

1. Cumplirán las prescripciones del Cap. XI-2/SOLAS y Parte A/PBIP, considerando orientaciones de la Parte B.
2. Los GC's que tengan dentro de su territorio una o varias instalaciones a las que se aplique la presente regla, se asegurarán de que:
 - Las Evaluaciones de Protección de las Instalaciones se efectúan, revisan y aprueban conforme lo dispuesto en la Parte A/PBIP.
 - Los PPIP, se elaboran revisan, aprueban e implantan conforme lo dispuesto en Parte A/PBIP.

Los GC, deberán establecer y notificar las medidas que deben adoptarse en el PPIP, para los diferentes niveles de protección, incluidos los casos en que será necesaria la presentación de una DPM. **(Referencia: Cap. XI-2/Regla 10/SOLAS).**

b. **Acuerdos alternativos sobre protección**

1. Cuando implanten lo dispuesto en el presente Capítulo y en la Parte A/PBIP, los GC, podrán concertar por escrito acuerdos bilaterales o multilaterales con otros GC, sobre medidas de protección alternativas que cubran viajes internacionales cortos en rutas fijas entre instalaciones portuarias situadas dentro de sus territorios.
2. Ningún acuerdo de este tipo comprometerá el nivel de protección de otros buques o instalaciones portuarias no cubiertos por el acuerdo.

(Referencia: Cap. XI-2/Regla 11/SOLAS)

c. **Acuerdos alternativos sobre protección**

1. Ningún buque al que se le aplique un acuerdo realizará actividades de buque a buque con otro buque que no esté cubierto por ese acuerdo.
2. Los acuerdos se revisarán periódicamente, teniendo en cuenta la experiencia adquirida y cualquier cambio en las circunstancias de cada caso o las amenazas que se perciban para los buques, las instalaciones portuarias o las rutas cubiertas por el acuerdo. **(Referencia: Cap. XI-2/Regla 11/SOLAS)**

E. Definiciones (Parte A/PBIP).

a. **Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PPIP).**

Documento que consiste en un plan elaborado para asegurar la aplicación de medidas destinadas a proteger la instalación portuaria y los buques, las personas, la

carga, las unidades de transporte y las provisiones de los buques en la instalación portuaria de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.

b. Protección de la Instalación Portuaria

La instalación portuaria deberá actuar con arreglo a los niveles de protección establecidos por el GC, en cuyo territorio esté situada.

Las medidas y procedimientos de protección se aplicarán en las instalaciones portuarias de modo que se reduzcan al mínimo los inconvenientes o demoras para pasajeros, buques, personal y visitantes de los buques, las mercancías y los servicios.

c. Niveles de Protección

Cuando se comunique a un OPIP, que un buque tiene dificultades para cumplir las prescripciones del Capítulo XI-2 o de la Parte B/PBIP, o para implantar las medidas y procedimientos señalados en el PPB, y, en el caso del Nivel de Protección 3, para atender a las instrucciones de protección impartidas por el GC, en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria, el OPIP y el OPB, deberán mantenerse en contacto y coordinar las medidas oportunas. **(Tabla 5)**

Cuando se comunique a un OPIP, que un buque se encuentra en un nivel de protección más alto que el de la instalación, citado oficial deberá informar de ello a la autoridad competente y deberá mantenerse en contacto con el OPB, y coordinar las medidas oportunas, si es necesario.

Tabla 5.- Niveles de Protección

Nivel de Protección (NP)	Descripción
NP-1	<p>Las instalaciones portuarias llevarán a cabo lo siguiente, aplicando medidas adecuadas, considerando orientaciones de la Parte B/PBIP, a fin de identificar y tomar las medidas preventivas necesarias contra sucesos que afecten a protección:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Garantizar la ejecución de tareas relacionadas con la protección de la instalación.

Continúa..... Tabla 5.- Niveles de Protección	
Nivel de Protección (NP)	Descripción
NP-1	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Controlar el acceso a la instalación. ➤ Vigilar la instalación, incluidas zonas de fondeo y atraque. ➤ Vigilar las zonas restringidas a fin de que solo tengan acceso personas autorizadas. ➤ Supervisar la manipulación de la carga y provisiones del buque. Garantizar la disponibilidad inmediata de los medios para las comunicaciones sobre protección.
NP-2	Se aplicarán medidas de protección adicionales especificadas en el PPIP, para cada una de las actividades señaladas en la Sección 14.2 , considerando las orientaciones de la Parte B/PBIP .
NP-3	Se aplicarán otras medidas concretas de protección especificadas en el PPIP, para cada una de las actividades señaladas en la Sección 14.2 , considerando las orientaciones de la Parte B/PBIP . En este nivel, las instalaciones deberán atender y dar cumplimiento a toda instrucción de protección impartida por el GC, en cuyo territorio esté situada la instalación.

Fuente: Elaboración del Autor. CN. Torres Cabrera, Jesús M. 2020

F. Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP).

Persona designada para asumir la responsabilidad de la elaboración, implantación, revisión y actualización del PPIP, y para la coordinación con los OPB y con los OCPM. (**Referencia:** Parte A/PBIP/Sección 2.2.8).

Se designará un OPIP, para cada instalación portuaria. Una misma persona podrá ser designada oficial de protección de más de una instalación portuaria.

(**Referencia:** Parte A/PBIP/Sección 17.1).

a. Tareas y Responsabilidades del OPIP, descritas en la “Tabla 6”.

Tabla 6.- Tareas y Responsabilidades del OPIP	
Llevar a cabo	Una evaluación inicial completa de la instalación, tomando en consideración la oportuna EPIP.
Garantizar	La elaboración y el mantenimiento del PPIP.
Implementar	El PPIP y realizar prácticas.
Realizar	Periódicamente inspecciones de protección de la instalación para asegurarse de que las medidas de protección siguen siendo adecuadas.
Recomendar e Incluir	Según proceda, modificaciones en el PPIP, a fin de subsanar deficiencias y actualizar el plan en función de cambios que haya en la instalación.

Continúa..... Tabla 6.- Tareas y Responsabilidades del OPIP

Informar	A las autoridades pertinentes de los sucesos que supongan una amenaza para la protección de la instalación y llevar un registro de los mismos.
Coordinar	La implantación del PPIP, con los pertinentes OPB's y OCPM's.
Asegurar	Que se cumplen las normas relativas al personal responsable de la protección de la instalación.

Fuente: Elaboración del Autor. CN. Torres Cabrera, Jesús M. 2020

b. Declaraciones de Protección Marítima (DPM).

El PPIP, debe indicar los procedimientos que habrán de seguirse cuando el OPIP, atendiendo a las instrucciones del GC, solicite una DPM, o cuando tal declaración la solicite el buque. (**Referencia:** Parte B/PBIP/16.57).

c. Auditorías, Revisiones y Enmiendas, descritas en la "Tabla 7".

Tabla 7.- Auditorías, Revisiones y Enmiendas

1. El PPIP, debe indicar el método de auditoría que tiene previsto utilizar el OPIP, para verificar que el plan sigue siendo eficaz y el procedimiento que habrá de seguirse para la revisión, actualización o enmienda del plan, debiendo revisarse este a consideración del OPIP. (Referencia: Parte B/PBIP/16.59).
2. El OPIP, puede recomendar las enmiendas oportunas al plan aprobado tras una revisión de éste. Se deben presentar al GC, que aprobó inicialmente el plan, para su examen y aprobación. (Referencia: Parte B/PBIP/16.60).
3. En los casos excepcionales en que el OPB, tenga dudas sobre la validez de los documentos de identidad de las personas que deseen subir a bordo con fines oficiales, el OPIP debe ayudarle. (Referencia: Parte B/PBIP/17.1).
El OPIP, no debe ser responsable de la confirmación habitual de la identidad de las personas que deseen subir a bordo de los buques. (Referencia: Parte B/PBIP/17.2)

Fuente: Elaboración del Autor. CN. Torres Cabrera, Jesús M. 2020

G. Oficial de Protección del Buque (OPB).

Persona a bordo del buque, responsable ante el capitán, designada por la compañía para responder de la protección del buque, incluidos la implementación y el mantenimiento del PPB, y para la coordinación con el OCPM, y con los OPIP's. (**Referencia:** Parte A/PBIP/Sección 2.1.6).

a. Tareas y Responsabilidades del OPB (Tabla 8).

Tabla 8.- Tareas y Responsabilidades del OPB

1. En cada buque se designará un OPB . (Referencia: Parte A/PBIP/Sección 12.6).	
2. Además de las que se estipulan en otras secciones del código, sin que esta enumeración sea exhaustiva, serán las siguientes:	
Realizar	Inspecciones periódicas de protección del buque, asegurando mantenimiento de medidas de protección que correspondan.
Mantener y Supervisar	La implantación del PPB, incluidas cualquier enmienda.
Coordinar	Los aspectos de protección de la manipulación de la carga y de las provisiones del buque con otro personal del buque y con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias pertinentes.
Proponer	Modificaciones al PPB
Informar	Al OCPM de toda deficiencia e incumplimiento descubiertos durante auditorías internas, revisiones periódicas, inspecciones de protección y verificaciones del cumplimiento y ejecución de cualquier medida correctiva.
Acrescentar	La toma de conciencia de la protección y la vigilancia a bordo.
Garantizar	Que se ha impartido formación adecuada al personal de a bordo, según convenga.
Notificar	Todos los sucesos que afecten a la protección.
Coordinar	La implementación del PPB con el OCPM y el OPIP pertinente.
Referencia: Parte A/PBIP/Sección 12.2	

Fuente: Elaboración del Autor. CN. Torres Cabrera, Jesús M. 2020

b. Coordinaciones del OCPM y el OPB, descritas en la Tabla 9.

Tabla 9.- Coordinaciones del OCPM y el OPB

Referencia	Coordinaciones
	Deben tener en cuenta posibles efectos de las medidas de protección sobre el personal del buque que permanezca a bordo durante periodos prolongados.
Parte B/PBIP/Párrafo 8.11	Al elaborar medidas de protección deben tener en cuenta, la conveniencia, la comodidad y la intimidad del personal del buque y la capacidad de éste para mantener un rendimiento eficaz durante periodos prolongados.
Parte B/PBIP/Párrafo 9.5	Deben elaborar procedimientos que permitan evaluar si los PPB siguen siendo eficaces en todo momento y, preparar enmiendas a los PPB después de su aprobación.

Fuente: Elaboración del Autor. CN. Torres Cabrera, Jesús M. 2020

H. Oficial de la Compañía para la Protección Marítima (OCPM).

Persona designada por la compañía para asegurar que se lleva a cabo una EPB, y que el PPB, se desarrolla, se presenta para su aprobación, y posteriormente se implementa y mantiene,

Referencia:

Parte B/PBIP/Párrafo 8.11

Fuente: Elaboración del Autor. CN. Torres Cabrera, Jesús M. 2020

de igual forma la coordinación con los OPIP's y con el OPB, de acuerdo a las consideraciones establecidas en la "Tabla 10" y a sus Tareas y Responsabilidades establecidas en la "Tabla 11".

Tabla 10.- Consideraciones para el OCPM

1. La compañía lo designa.
2. La persona designada como tal podrá desempeñar este cargo respecto de uno o más buques, según el número o el tipo de buques que explote la compañía, siempre que se indique claramente de qué buques es responsable dicha persona.
3. En función del número o el tipo de buques que explote, la compañía podrá designar varias personas como OCPM's, siempre que se indique claramente de qué buques es responsable cada persona.
Referencia: Parte A/PBIP/Sección 11.1

Fuente: Elaboración del Autor. CN. Torres Cabrera, Jesús M. 2020

Tabla 11.- Tareas y Responsabilidades del OCPM

Informar	El grado de amenaza al que posiblemente tenga que enfrentarse el buque, sirviéndose para ello de EPB y de otra información.
Garantizar	<ul style="list-style-type: none"> ➤ La elaboración, presentación para aprobación, implantación y mantenimiento del PPB. ➤ La implementación y mantenimiento de todo medio alternativo o equivalente aprobado para un buque determinado o para un grupo de buques. (Parte A/Pbip/Sección 11.2). ➤ Que se lleva a cabo una EPB, para cada buque de la flota de la compañía que tenga que cumplir las disposiciones del Capítulo XI-2 y de la Parte A/PBIP, para cada buque que esté bajo su responsabilidad. ➤ La toma de conciencia de la protección y la vigilancia.
Asegurar	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Que el PPB, se modifica según proceda, para subsanar deficiencias y satisfacer necesidades de protección de cada buque. ➤ Que la solución de las deficiencias e incumplimientos descubiertos durante las auditorías internas, revisiones periódicas, inspecciones de protección y verificaciones del cumplimiento. ➤ La existencia de comunicación y una colaboración entre el OPB y los OPIP, pertinentes. ➤ Que se utilizan planes de protección de la flota o de buques gemelos, el plan de cada buque recoge con exactitud la información que es específica de ese buque.
Organizar	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Auditorías internas y revisiones de las actividades de protección. ➤ Verificaciones iniciales y siguientes del buque por la administración o la OPR.
Aunque no es necesario que lleve a cabo personalmente todas las tareas que corresponden a ese puesto, siempre será en última instancia el responsable de que referidas tareas se realicen adecuadamente.	
Referencia: Parte B/PBIP/Párrafo 8.1.	

Fuente: Elaboración del Autor. CN. Torres Cabrera, Jesús M. 2020

I. Personal de A bordo con tareas específicas de protección, descritas en la “Tabla 12”.

Tabla 12.- Formación, ejercicios y prácticas en relación con la protección de los Buques
➤ El personal de a bordo que se haya asignado para realizar tareas y responsabilidades específicas de protección, deberá comprender sus responsabilidades respecto de la protección del buque, descritas en el PPB.
➤ Tener conocimientos y capacidad suficientes para desempeñar tareas asignadas, considerando las orientaciones de la Parte B/PBIP.
➤ Un PPB, debe contener tareas del personal de a bordo al que se le asignen responsabilidades de protección y del resto del personal de a bordo en relación con la protección.
Referencia: Parte A/PBIP/9.4.7.
Todo el personal de a bordo que tenga asignadas tareas específicas de protección debe tener suficientes conocimientos y capacidad para desempeñarlas, considerando lo siguiente
➤ Conocimiento de tendencias y amenazas actuales.
➤ Reconocimiento y detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos.
➤ Reconocimiento de características y pautas de comportamiento de personas que puedan suponer una amenaza.
➤ Técnicas para eludir medidas de protección.
➤ Técnicas de gestión y control de multitudes.
➤ Comunicaciones relacionadas con la protección.
➤ Conocimiento de los procedimientos de emergencia y planes para contingencias.
➤ Funcionamiento del equipo y los sistemas de protección.
➤ Prueba, calibrado y mantenimiento en el mar del equipo y los sistemas de protección.
➤ Técnicas de inspección, control y observación.
➤ Métodos para efectuar registros físicos de las personas, los efectos personales, los equipajes, la carga y las provisiones del buque.
Referencia: Parte B/PBIP/13.3.1-13.3.11)
Organización y ejecución de las tareas de protección del buque
El PPB, debe incluir los siguientes elementos, comunes a todos los niveles de protección: Las tareas y las responsabilidades de todo el personal de a bordo con funciones de protección marítima.
Referencia: Parte B/PBIP/9.7.1

Fuente: Elaboración del Autor. CN. Torres Cabrera, Jesús M. 2020

J. Personal de la Instalación Portuaria con tareas específicas de protección, descritas en la “Tabla 13”.

Tabla 13.- Formación, ejercicios y prácticas en relación con la protección de las Instalaciones Portuarias.
➤ El personal tiene que conocer sus funciones y responsabilidades según el PPIP, deberá tener conocimientos y capacidades suficientes para desempeñar tareas asignadas, considerando las orientaciones de la Parte B/PBIP. (Referencia: Parte A/PBIP/18.2)

Fuente: Elaboración del Autor. CN. Torres Cabrera, Jesús M. 2020

Continúa..... Tabla 13.- Formación, ejercicios y prácticas en relación con la protección de las Instalaciones Portuarias.

➤ Efectuar prácticas a intervalos adecuados para garantizar que el PPIP es eficaz, teniendo en cuenta: tipo de operaciones de la instalación, cambios de personal, tipo de buque al que se le presta el servicio, otras circunstancias y orientaciones de la Parte B/PBIP. (**Referencia:** Parte A/PBIP/18.3)

El personal de la instalación que tenga asignadas tareas específicas de protección debe tener los conocimientos necesarios y recibir formación en relación con los siguientes:

- Conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección.
- Reconocimiento y detección de armas y otras
- Reconocimiento de las características y pautas de comportamiento de personas que supongan una amenaza.
- Técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección.
- Técnicas de gestión y control de multitudes.
- Comunicaciones relacionadas con la protección.
- Funcionamiento del equipo y los sistemas de protección.
- Prueba, calibrado y mantenimiento del equipo y los sistemas de protección.
- Técnicas de inspección, control y observación.
- Métodos para efectuar registros físicos de las personas, los efectos personales, los equipajes, la carga y las provisiones del buque.

Referencia: Parte B/PBIP/18.2.1-18.2.10

Fuente: Elaboración del Autor. CN. Torres Cabrera, Jesús M. 2020

K. Otro personal/Resto del personal, de a bordo y en la instalación portuaria (Tabla 14).

Tabla 14.- Formación, ejercicios y prácticas en relación con la protección del Buque.

El personal de a bordo restante debe tener suficiente conocimiento de las disposiciones consideradas en el PPB, ejemplo:

- El significado de cada uno de los niveles de protección y las exigencias consiguientes.
- Conocimiento de los procedimientos de emergencia y planes para contingencias.
- Reconocimiento y detección de armas y sustancias
- Reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y las pautas de comportamiento de personas que supongan una amenaza.
- Técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección.

Referencia: Parte B/PBIP/13.4.1-13.4.5

El resto del personal de la instalación portuaria debe tener suficiente conocimiento de las disposiciones pertinentes del PPIP y estar familiarizado con ellas:

- Significado de cada uno de los niveles de protección y exigencias consiguientes.
- Reconocimiento y detección de armas y sustancias
- Reconocimiento de las características y pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza.
- Técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección.

Referencia: Parte B/PBIP/18.3.1-18.3.4

Fuente: Elaboración del Autor. CN. Torres Cabrera, Jesús M. 2020

2.4 Evaluación de la Protección de la Instalación Portuaria y Evaluación de la Protección del Buque

Es una evaluación sistemática, objetiva y minuciosa de los pros y contras en materia de protección, cuantificados y cualificados con referencia a toda amenaza identificable, susceptible de afectar las operaciones portuarias en general.

2.4.1 Finalidad

Determinar las debilidades de una instalación en estructuras fijas, buques, sistemas de protección, control de personal, control de procesos u otras áreas que puedan conducir a una violación de protección”

Puede identificar de manera oportuna, vulnerabilidades en las operaciones de una instalación portuaria y de un buque, tanto física como técnica, en la protección del personal ante los ilícitos para recomendar las medidas de protección relacionadas con las amenazas.

La Evaluación de la Protección de la Instalación Portuaria (**EPIP**) y Evaluación de la Protección del Buque (**EPB**) podrá ser realizada por una Organización de Protección Reconocida (**OPR**).

El Gobierno Contratante (**GC**), delega en una **OPR** la revisión o verificación del cumplimiento de una **EPIP**.

2.4.2 Metodología de la Evaluación del Riesgo

A. Papel de los Riesgos en la Evaluación.

En una evaluación de protección, la identificación de infraestructura que es importante proteger, sienta las bases para centrar las estrategias de atenuación de riesgos al determinar la afectación en los tres rubros:

- a. Pérdida de vidas humanas
- b. Impacto económico; y la
- c. Presencia de Instalaciones Gubernamentales y la Operatividad.

B. El riesgo se puede visualizar como un Iceberg

Debemos tener siempre presente que nos debemos preocupar por el iceberg en su conjunto. Aun cuando las amenazas no sean visibles, el riesgo potencial permanece oculto bajo el agua. Pueden emerger riesgos mayores desde el iceberg sin previo aviso. **Figura 8.**

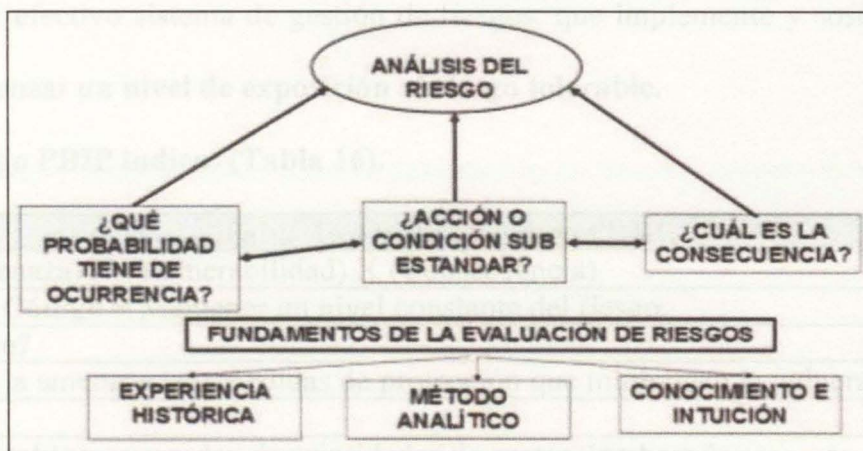


Figura 8.- Visualización del Riesgo como un Iceberg.

C. Aplicando gestión de riesgos a la protección.

- a. Tradicionalmente hemos medido el riesgo como: (Tabla 15).

Tabla 15.- Riesgo	
Riesgo = Frecuencia X Consecuencias	
Donde:	Frecuencia = Número de veces de ocurrencia del suceso X Probabilidad de Falla de las Precauciones.
También se emplea:	Riesgo = Severidad (Gravedad) X Probabilidad X Exposición.
En protección la frecuencia se separa en dos componentes.	Riesgo = [Amenaza X Vulnerabilidad] X Consecuencias

Continúa..... Tabla 15.- Riesgo

Donde:
Amenaza: Es la dimensión de la probabilidad que un tipo de ataque específico se efectúe sobre un determinado objetivo o escenario.
Vulnerabilidad: Es la dimensión de la probabilidad que uno o varios tipos de defensas o precauciones que protegen un objetivo o escenario fallen.
Consecuencia: Es la magnitud de los efectos negativos que se producen si el ataque tiene éxito.

Fuente: Elaboración del Autor. CN. Torres Cabrera, Jesús M. 2020

b. Entonces la protección puede colapsar por los mismos fundamentos que lo hace la seguridad.

Es necesario un efectivo sistema de gestión de riesgos, que implemente y sostenga medidas de control para alcanzar un nivel de exposición al riesgo tolerable.

c. El Código PBIP indica: (Tabla 16).

Tabla 16.- Riesgo Código PBIP

Riesgo = (Amenaza) X (Vulnerabilidad) X (Consecuencia)
Finalidad del Código = Mantener un nivel constante del riesgo.
¿Cómo se hace?
Compensando la amenaza con medidas de protección que minimicen la vulnerabilidad.
Por lo tanto:
Es necesario establecer un orden de prioridades de protección basada en:
1. La importancia de la instalación e infraestructura.
2. Evitar pérdida de vidas humanas
3. Evaluar operatividad de la instalación/buque.
Enunciar el papel que en la realización de una evaluación de protección desempeña la adopción de decisiones basadas en el riesgo.

Fuente: Elaboración del Autor. CN. Torres Cabrera, Jesús M. 2020

D. Adopción de decisiones basadas en el riesgo

El papel que desempeña la adopción de decisiones basadas en riesgos durante la realización de una evaluación de protección consiste en:

Determinar oportunamente las debilidades de una instalación que puedan conducir a una violación de protección, con el fin de recomendar las medidas de protección adecuadas relacionadas con las amenazas. Por esta razón se le considera como una de las mejores herramientas.

**E. Metodología recomendada para la Evaluación de Instalaciones Portuarias y Buques:
La Matriz de Análisis de Amenazas y Riesgos (MAAR) y Toma de Decisiones Basada
en Riesgos (RBDM)**

Ambos son procesos sistemáticos y analíticos implementados por el Servicio de Guardacostas, el Primero dado a conocer por la IMO-OIT en el **Repertorio de Recomendaciones Prácticas sobre la Protección de los Puertos** y el Segundo que proporciona de la información necesaria para determinar las medidas de protección a recomendar en una instalación portuaria o buque.

F. Metodología recomendada para la realización de una evaluación de protección.

a. La Evaluación de la Protección (MAAR) establece los pasos siguientes:

1. Identificación de los escenarios más probables.
2. Posibilidad de que suceda (1 - 3).
3. Evaluación de la vulnerabilidad para cada amenaza (1 - 4).
4. Evaluación del impacto (1 - 5)
5. Acciones prioritarias basadas en la puntuación de riesgo.

b. La Metodología TRAM (MAAR), aplicada en la evaluación de una instalación portuaria.

Sera empleada como primera herramienta en una Instalación Portuaria o Terminal Marítima, misma que en función a la puntuación final del riesgo nos indicara que Terminales Marítimas o que partes de la Instalación Portuaria tienen un nivel alto de riesgo.

c. **La Metodología (RBDM) aplicada en la evaluación de una instalación portuaria.**

Sera empleada como Segunda herramienta para evaluar la Protección de una Instalación Portuaria o Terminal Marítima, en la cual se aplicaran estrategias de mitigación para la amenaza, en función al puntaje total de vulnerabilidad evaluada.

d. **La Evaluación de la Protección RBDM establece seis pasos:**

1. Las amenazas potenciales. (Escenarios de ataque).
2. Evaluación de consecuencias para los escenarios seleccionados. (Se evalúan tres elementos).
3. Estimación de la vulnerabilidad: accesibilidad (Barreras) y seguridad orgánica (Disuasión).
4. Mitigación de escenarios. (Resultado del análisis de acuerdo a las tres categorías).
5. Métodos de implementación. (Acción de mitigar a considerar o documentar).
6. Implementación de la mitigación.

e. **Diagrama de Flujo. Evaluación de Seguridad Basada en Riesgo. Figs. 9 y 9 bis**

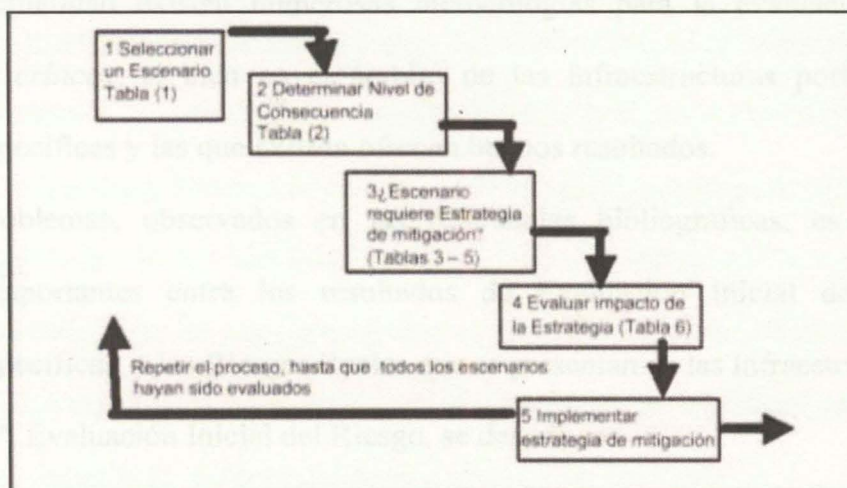


Figura 9.- Diagrama de Flujo de una Evaluación de Seguridad

Tabla 5 – Determinación de Mitigación					
HOJA DE TRABAJO DE DETERMINACIÓN DE MITIGACIÓN					
Paso 1	Paso 2	Paso 3			Paso 4
Descripción/ Escenario	Nivel de Consecuencia (Tabla 2)	Puntaje de Vulnerabilidad (Tabla 3)			Mitigar, Considerar, o Documentar (Tabla 4)
		Accesibilidad +	Orgánica =	Puntaje Seguridad Total	
	Una vez que la				
	instalación ha				
	sido categorizada				
	el Nivel de				
	Consecuencia				
	Permanece igual				

Tabla 6 – Implementación Mitigación

HOJA DE TRABAJO DE IMPLEMENTACIÓN DE MITIGACIÓN						
1	2	3	4			5
Estrategia de Mitigación (Medidas de Protección)	Escenarios que son Afectados por la Estrategia de Mitigación (De paso 1 Tabla 5)	Nivel de Consecuencia (Tabla 2)	Puntaje de Vulnerabilidad (Tabla 3)			Nuevos Resultados de Mitigación (Tabla 4)
			Accesibilidad +	Orgánica =	Puntaje Seguridad Total	
1.	1.					
	2.					
	3.					
2.	1.					
	2.					
	3.					

Figura 9 bis.- Diagrama de Flujo de una Evaluación de Seguridad

G. Evaluación Inicial del Riesgo

En la actualidad existen numerosas metodologías para la evaluación del riesgo en *infraestructuras críticas*, si bien en el ámbito de las infraestructuras portuarias no existen metodologías específicas y las que existen ofrecen buenos resultados.

Uno de los problemas, observados en las referencias bibliográficas, es la existencia de discrepancias importantes entre los resultados de Evaluación Inicial del Riesgo en las metodologías específicas, y los Riesgos Reales que se presentan en las Infraestructuras Portuarias.

En el “Anexo 4”, Evaluación Inicial del Riesgo, se describen:

- a. Las instalaciones o estructuras que se considera importante proteger.
- b. Utilización de las Listas de comprobación y programas informáticos en las evaluaciones de protección.
- c. Los elementos mínimos, que deberá de incluir el Plan de Acción para la EPIP. (A/PBIP/15.5)
- d. Los procedimientos, las medidas y las operaciones que han de evaluarse durante un reconocimiento sobre terreno.
- e. La importancia de la protección física en las instalaciones portuarias y los diversos componentes de las mismas.
- f. Los componentes que actúan en la protección física y operativa.
- g. La importancia de la integridad estructural para los edificios y otras construcciones.
- h. Componentes de los sistemas destinados a proteger al personal de las instalaciones portuarias y el funcionamiento de estos.
- i. Papel que desempeñan los procedimientos adecuados en la prevención de los sucesos que afectan a la protección marítima y la atenuación de sus consecuencias.
- j. Empleo de los Sistemas Informáticos y de Comunicaciones en las Operaciones de las Instalaciones Portuarias y en el Mantenimiento de la Protección.
- k. Identificación y Evaluación de los Servicios Públicos y Conexos.
- l. Los Servicios Portuarios, prestados, de los que depende la división de las empresas.
- m. Evaluación de los Servicios Públicos.
- n. Identificación de otras zonas, que al sufrir daños o ser utilizadas como punto de observación para fines ilícitos, puedan representar un riesgo para las personas, la propiedad o las actividades en una instalación portuaria.

- o. Identificación de los puntos vulnerables en las zonas, anteriormente mencionadas, y la preparación de las medidas correctivas necesarias.
- p. La importancia de contar con planes de emergencia correctos para hacer frente a las contingencias.
- q. Explicación y realización de una Evaluación de la Protección, con las nuevas medidas establecidas y comprobar si es necesario contar con más medidas atenuantes.
- r. La forma y el modo adecuado de registrar los resultados de la evaluación de la protección.

2.5 Plan de Protección de la Instalación Portuaria y Plan de Protección del Buque (PIIP/PPB)

2.5.1 Finalidad de los planes.

Asegurar la aplicación de medidas destinadas a proteger la instalación portuaria y / o a los buques, las personas, la carga, las unidades de transporte y las provisiones de a bordo en la instalación portuaria, de los riesgos de un suceso que afecte la protección marítima.

El Plan de Protección del Buque, es un Plan elaborado para asegurar la aplicación a bordo, medidas destinadas a proteger a las personas que se encuentren a bordo, la carga, las unidades de transporte, las provisiones o el buque de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima, siguiendo los mismos procedimientos para la elaboración del PIIP.

2.5.2 Cada Instalación Portuaria y Buque, elaborará y mantendrá un PPIP y PPB, aprobado por la Administración o GC.

- A. Los PPIP deben ser aprobados por el GC bajo cuya jurisdicción esta la instalación portuaria.
- B. Los PPB, de los buques serán aprobados por la administración u OPR.
- C. Los GC's deben elaborar procedimientos para evaluar la eficacia de cada PPIP y PPB, en todo momento, y pueden exigir que se enmiende el plan antes de su aprobación inicial o una vez que se haya aprobado.
- D. En el PPIP y PPB, deben contemplarse medidas para conservar los registros de todo suceso o amenaza para la protección, así como de las revisiones y auditorias, la formación, los ejercicios y las prácticas, como prueba del cumplimiento de las prescripciones.

2.5.3 Medidas de protección que deben adoptarse en cada Nivel de Protección del PPIP y en el PPB.

- A. Las medidas de protección incluidas en el PPIP y en el PPB deben estar implementadas dentro de un plazo razonable tras la aprobación del plan, indicándose en qué momento ha de implantarse cada medida.
- B. En caso de probable retraso en la implantación, debe informarse de ello al GC responsable de la aprobación del plan, a fin de acordar otras medidas de protección temporales satisfactorias que ofrezcan un nivel de protección equivalente en el interior.
- C. Para cada instalación portuaria y buque, se elaborará y mantendrá un PPIP adecuado para la interfaz Buque-Puerto, basándose en la EPIP y en el EPB.

2.5.4 Niveles de Protección del PPIP y PPB conforme al Código PBIP

A. Nivel de Protección 1 (NP-1):

Deberán mantenerse medidas mínimas adecuadas de protección en todo momento.

B. Nivel de Protección 2 (NP-2):

Deberán mantenerse medidas adecuadas de protección adicionales durante un periodo de tiempo, como resultado de un aumento del riesgo de que ocurra un suceso que afecte a la protección marítima.

C. Nivel de Protección 3 (NP-3):

Deberán mantenerse más medidas concretas de protección durante un periodo de tiempo limitado cuando sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección marítima, aunque no sea posible determinar el blanco concreto.

El referido plan estará redactado en el idioma de trabajo de la Instalación Portuaria y Buque.

En el caso de los buques si el idioma de trabajo no es el español, francés o el inglés, deberá incluir una traducción del PPB en uno de los idiomas antes mencionados. El Plan se ocupara como minimo, de las medidas descritas en la “**Tabla 17**”.

Tabla 17.- Contenido del PPIP y del PPB

1.	Medidas previstas para evitar introducción a bordo o en la instalación armas, sustancias peligrosas y dispositivos destinados a ser utilizados contra personas, buques o puertos y cuyo transporte no esté autorizado.
2.	Medidas destinadas a prevenir el acceso no autorizado a la instalación a los buques amarrados en ella y a zonas restringidas de la misma.
3.	Procedimientos enfrenar las amenazas para la protección o a un fallo de las medidas de protección, incluidas las disposiciones necesarias para mantener las operaciones esenciales de la instalación o de la interfaz buque-puerto.
4.	Procedimientos para responder a cualquier instrucción sobre protección del NP-3 , que dé el GC en cuyo territorio se encuentre la instalación.
5.	Procedimientos para la evacuación en caso de amenaza o fallo de las medidas de protección.
6.	Tareas del personal de la instalación al que se asignen responsabilidades de protección así como del resto del personal.
7.	Procedimientos para la interfaz con las actividades de protección del buque.
8.	Procedimientos para revisión/actualización periódica del plan.
9.	Procedimientos para informar sucesos que afecten a la protección marítima.
10.	Identificación del OPIP , con sus datos de contacto para las 24 horas del día.

.....Continua.- Tabla 17

11. Medidas para garantizar la protección de la información contenida en el plan.
12. Medidas para garantizar: protección eficaz de la carga y del equipo, manipulación de carga en la instalación.
13. Procedimientos para verificar el PPIP.
14. Procedimientos para la respuesta en caso de activación del sistema de alerta de protección de un buque en la instalación portuaria.
15. Procedimientos para facilitar el permiso de tierra del personal del buque o los cambios de personal, así como el acceso de visitantes al buque, incluidos los representantes de organizaciones para el bienestar de la gente de mar y los sindicatos.
16. Periodicidad para poner a prueba o calibrar el equipo de protección del buque.
17. Identificación de lugares donde se encuentran los dispositivos para activar el sistema de alerta de protección del buque.
18. Procedimientos e instrucciones para la utilización del sistema de alerta de protección del buque (prueba, activación, desactivación y reactivación), así como para limitar el número de falsas alertas.
(Referencia: PPB - Parte A/PBIP/9.4, PPIP - Parte A/PBIP/16.3
Todo plan debe:
1. Exponer detalladamente la organización de la protección de la instalación portuaria y del buque.
2. Exponer detalladamente enlaces de la organización con otras autoridades competentes y la configuración de sistemas de comunicación necesarios para el funcionamiento eficaz de la organización y de sus enlaces con otras partes, incluidos buques que se hallen en el puerto.
3. Exponer detalladamente medidas básicas de protección, tanto físicas como operativas, adoptadas en el Nivel 1 y que serán permanentes.
4. Exponer detalladamente las medidas adicionales que harán posible que la instalación portuaria o buque, pase sin demora al Nivel 2 y, si es necesario, al Nivel 3 .
5. Prever revisiones o auditorias periódicas del PPIP y del PPB, y su posible enmienda en función de la experiencia adquirida o de un cambio de circunstancias.
6. Exponer detalladamente los procedimientos de notificación a los pertinentes puntos de contacto de los GC.
Referencia: PPB - Parte B/PBIP/9.2, PPIP - Parte B/PBIP/16.3
Un Plan de Protección Portuaria, deberá contener entre otras la información siguiente: (Anexos 13 y 14)
1. Generalidades de la instalación tales como:
a. Identificación de la instalación objeto del plan de protección.
b. Identificación del OPIP.
c. Descripción de amenazas y vulnerabilidades que presenta la instalación (información proporcionada por la evaluación de protección de una instalación portuaria).
El PPIP (A/16.3 y b/16.3, 16.8, 16.9). Anexos 13 y 14.
2. Organización y realización de tareas de protección.
Medidas de carácter operacional y físico.
a. Acceso a la instalación portuaria o al buque, del personal, los pasajeros, visitantes, etc.
b. Zonas restringidas en las instalaciones y a bordo.
c. Manipulación de la carga.
d. Entrega de las provisiones del buque.
e. Equipajes no acompañados.
f. Vigilancia de la protección del buque.
g. Otras consideraciones.

.....Continua.- Tabla 17

3. Antecedentes que acompañan al plan.	
Confidencialidad	
a.	El plan podrá mantenerse en formato electrónico. En tal caso, estará protegido mediante procedimientos destinados para evitar que se borre, destruya o altere sin autorización. (Referencia: Parte A/PBIP/9.6)
b.	Deberá estar protegido contra el acceso o divulgación no autorizados (Referencia: Parte A/PBIP/9.7)
c.	Disposiciones del plan relacionadas con la Parte A/PBIP/9.4 , Subsecciones .2, .4, .5, .7, .15, .17 y .18, se consideran Información Confidencial y no se pueden someter a inspección a menos que dispongan otra cosa los gobiernos contratantes pertinentes. (Referencia: Parte A/PBIP/ 9.8.1).
Referencia: Consultar Regla SOLAS XI-2/9 y de la Parte A/PBIP/9.8	

Fuente: Elaboración del Autor. CN. Torres Cabrera, Jesús M. 2020

2.5.5 Responsabilidades del Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP) y el Oficial de la Compañía de Protección Marítima (OCPM), para garantizar que se elabore y someta a aprobación el PPIP y PPB

1. **OPIP y OCPM** son responsables de garantizar elaboración y aprobación de **PPIP** y **PPB**. **(Referencia: Parte A/PBIP/17.2.2 y Parte A/PBIP/11.2.3)**
2. No es necesario que lleven a cabo personalmente las tareas que corresponden a ese puesto, en última instancia son responsables de que dichas tareas se realicen adecuadamente.
3. Para cada instalación o buque se elaborará y mantendrá un **PPIP** y un **PPB** basándose en la **EPIP** y en la **EPB**, con el fin de que estos sean adecuados para la interfaz buque-puerto.
4. El plan comprenderá los tres Niveles de Protección.

2.5.6 Procedimiento que debe seguirse para la elaboración del PPIP y PPB, descrito en el “Anexo 5”.

2.5.7 Elaboración del PPIP y PPB, descrito en el “Anexo 6”.

2.5.8 Implementación del PPIP y PPB, descrito en el “Anexo 7”.

2.6 Sistemas y Equipos de Protección

2.6.1 Equipo de Protección:

Protección.- Situación en la cual se considera aceptable el nivel de riesgo.

A. Equipos y sistemas de protección que pueden utilizarse en buques y en instalaciones portuarias.

- a. Los GC, OPIP, OCPM y los OPB, deben estar conscientes de la necesidad de adoptar las medidas de protección contra sucesos que amenacen al buque y a las instalaciones portuarias.
- b. Considerar el empleo de las medidas apropiadas de protección, utilizando las medidas de protección física y la operativa de un buque así como de una instalación portuaria.

B. Propósito de las medidas de protección

- a. Evitar que se introduzcan a las instalaciones portuarias y a los buques: armas o sustancias peligrosas, todo esto basado en la tecnología.
- b. A medida que cambia la tecnología y mejoran las posibilidades, las medidas de protección aplicadas deben también cambiar y actualizarse.
- c. La detección de intrusos, la selección previa de empleados, la prevención e investigación de pérdidas, la capacitación, las comunicaciones de las fuerzas de

protección y la respuesta táctica son todos aspectos que están regidos por la tecnología.

C. La protección se divide en dos áreas:

a. Áreas de Protección Física.

1. Barreras de Protección (muros, cercos y puertas). **Figura 9**
2. Iluminación de Protección Exterior.
3. Sistemas Electrónicos de Detección de Intrusos (alarmas).
4. Equipo de Vigilancia (Sistemas CCTV y Equipo de Comunicaciones).

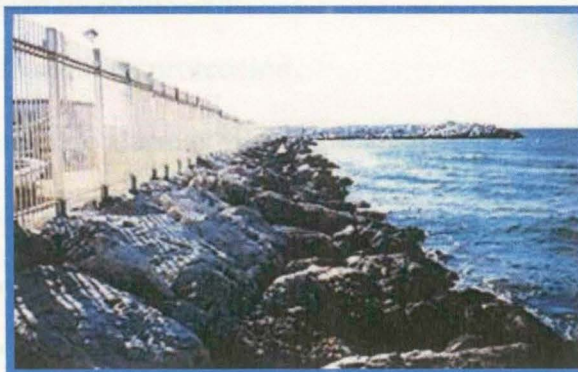
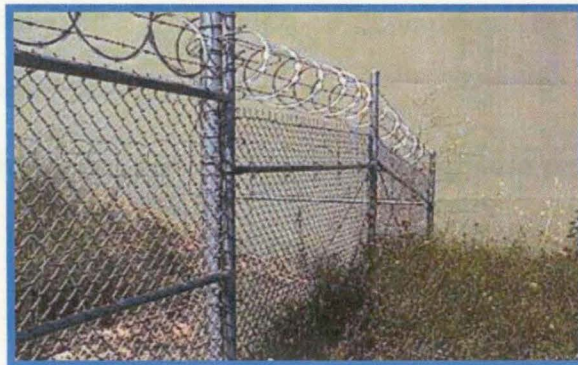
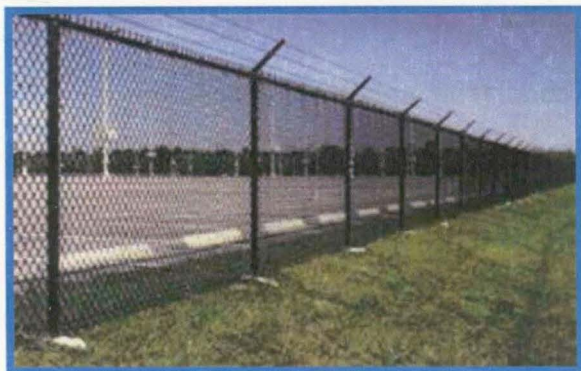


Figura 10.- Áreas de Protección Física/Barreras de Protección
Fuente: CESNAV. 2018

b. Áreas de Protección Operativa.

1. Planes Operativos.
2. Procedimientos Operativos Específicos (POE).

3. Control de Acceso del Personal y de Vehículos.
4. Personal de Protección.
5. Procedimientos de Gestión de Crisis.
6. Personal y su equipo (uniformes, armas).
7. Vehículos.
8. Adiestramiento.
9. Patrullaje.
10. Inspección y Reacción.

Para mejorar la protección a buques y a instalaciones portuarias, se deben conocer e implementar las recomendaciones de protección de la OMI.

Algunas de las áreas de protección portuaria en los aspectos físicos abordadas por las recomendaciones de la OMI son:

1. Áreas restringidas.
2. Barreras de protección.
3. Iluminación de protección.
 - a. Sistemas de alarmas y comunicaciones de protección.
 - b. Dependencia.

D. Sistemas y Equipos de Protección que deben de existir en una Instalación Portuaria,

Se describen en el “Anexo 8”.

3. El Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Código CPBIP). International Ship and Port Facility Security Code (ISPS)

El Código PBIP, es una regulación de carácter internacional, emitida por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI y de su grupo de trabajo sobre protección marítima, contiene disposiciones obligatorias o controles, que permiten a los Buques y las Instalaciones Portuarias prevenir y disuadir amenazas para protección del sector marítimo. Por la cual la Autoridad Marítima correspondiente, aprueba directrices para implementar el Código PBIP, adoptado como enmienda del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS '74), enmendado.

3.1 Resolución 2, de la Conferencia (Adoptada el 12 de Diciembre de 2002), adopción del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP)⁵¹. (Anexo 9).

3.2 Parte A: Prescripciones obligatorias relativas a las disposiciones del Capítulo XI-2 del Convenio Internacional Para la Seguridad de la Vida Humana En El Mar, 1974 (Convenio SOLAS '74)⁵². Enmendado.

3.2.1 Ámbito de Aplicación

El Código PBIP, se aplica a los siguientes tipos de buques dedicados a viajes internacionales:

⁵¹ Código PBIP. Resolución 2, de la Conferencia. Adoptada el 12 de Diciembre de 2002), al Código. P. 1. <http://anp.com.uy/wps/wcm/connect/7609b2a5-aadf-4276-a3cc-306df73ad9bd/CodigoPBIP.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=7609b2a5-aadf-4276-a3cc-306df73ad9bd>

⁵² Ib. Pp. 3-4.

- A. Buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad;
- B. Buques de carga, incluidas las naves de gran velocidad, de arqueo bruto igual o superior a 500; y
- C. Unidades móviles de perforación mar adentro; y
- D. Las instalaciones portuarias que presten servicio a tales buques dedicados a viajes internacionales.

Sin perjuicio de las disposiciones establecidas, los Gobiernos Contratantes decidirán el ámbito de aplicación de esta parte del Código, por lo que respecta a las instalaciones portuarias de su territorio que, aunque sean utilizadas fundamentalmente por buques que no estén dedicados a viajes internacionales, en ocasiones tengan que prestar servicio a buques que lleguen a ellas o zarpen desde ellas en un viaje internacional. **(Anexo 10).**

3.2.2 Responsabilidades de los Gobiernos Contratantes (GC).

A reserva de lo dispuesto en las reglas XI-2/3 y XI-2/7, el GC, establecerá los niveles de protección y dará orientaciones sobre la forma de protegerse contra los sucesos que afecten a la protección marítima. Niveles más altos de protección indican un mayor riesgo de que ocurran tales sucesos. **(Anexo 11).**

3.2.3 Declaración de Protección Marítima

Los GC, determinarán cuándo se requiere una declaración de protección marítima mediante la evaluación del riesgo que una operación de interfaz buque-puerto o una actividad de buque a buque, suponga para las personas, los bienes o el medio ambiente. **(Anexo 12).**

3.2.4 Obligaciones de la Compañía

La compañía se asegurará de que el Plan de Protección del Buque (PPB), contiene una declaración en la que se destaca claramente la autoridad del Capitán. La compañía establecerá en el PPB, que el Capitán ostenta la máxima autoridad y la responsabilidad de adoptar decisiones en relación con la seguridad y la protección del buque y de pedir ayuda a la compañía o a un Gobierno Contratante, según sea necesario.

La compañía garantizará que el oficial de la compañía para la protección marítima, el Capitán y el Oficial de Protección del Buque (OPB), cuentan con el apoyo necesario para desempeñar sus tareas y responsabilidades de conformidad con el Capítulo XI-2 y con la presente parte del Código.

Referencia: OMI 2003. Código PBIP y enmiendas del 2002 al Convenio SOLAS'74. Obligaciones de la Compañía. Pp. 11. Publicación de la OMI. Londres 2003.

3.2.5 Protección del Buque

Los buques están obligados a actuar con arreglo a los niveles de protección establecidos por los GC. (Anexo 13).

3.2.6 Evaluación de la Protección del Buque (EPB)

- A. La EPB, es parte integrante y esencial del proceso de elaboración y actualización del plan de protección del buque.
- B. El Oficial de la Compañía para la Protección Marítima (OCPM), garantizará que las personas que realicen la evaluación de la protección del buque tengan los conocimientos necesarios para llevar a cabo esa labor, de conformidad con lo dispuesto en la presente sección y teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del Código PBIP.

- C. A reserva de lo dispuesto, una Organización de Protección Reconocida (OPR), podrá llevar a cabo la evaluación de la protección de un determinado buque.
- D. La Evaluación de la Protección del Buque (EPB), incluirá un reconocimiento sobre el terreno de los aspectos de protección, y abarcará, como mínimo, los siguientes elementos:
- Identificación de las medidas, procedimientos y actividades existentes en relación con la protección;
 - Identificación y evaluación de las actividades esenciales a bordo del buque que es importante proteger;
 - Identificación de las posibles amenazas para las actividades esenciales a bordo del buque y la probabilidad de que se concreten, a fin de establecer medidas de protección y el orden de prioridad de las mismas; y
 - Identificación de los puntos débiles, incluidos los relacionados con el factor humano, de las infraestructuras, políticas y procedimientos.
- E. La compañía documentará, examinará, aceptará y conservará la evaluación de la protección del buque.

Referencia: OMI 2003. Código PBIP y enmiendas del 2002 al Convenio SOLAS'74. Evaluación de la Protección del Buque. Pp. 13. Publicación de la OMI. Londres 2003.

3.2.7. Plan de Protección del Buque (PPB)

Todo buque llevará a bordo un PPB, aprobado por la administración. El plan comprenderá los tres niveles de protección que se definen en el Código PBIP.

A reserva de lo dispuesto en la sección correspondiente, una OPR, puede preparar el plan de protección para un determinado buque. **(Anexo 14)**

3.2.8 Oficial de la Compañía para la Protección Marítima (OCPM)

La compañía designará a un oficial de la compañía para la protección marítima. La persona designada como OCPM, podrá desempeñar este cargo respecto de uno o más buques, según el número o el tipo de buques que explote la compañía, siempre que se indique claramente de qué buques es responsable dicha persona. En función del número o el tipo de buques que explote, la compañía podrá designar varias personas como OCPM, siempre que se indique claramente de qué buques es responsable cada persona. (Anexo 15)

3.2.9 Oficial de Protección del Buque (OPB)

En cada buque se designará un OPB. (Anexo 16)

3.2.10 Protección de la Instalación Portuaria (PIP)

La instalación portuaria deberá actuar con arreglo a los niveles de protección establecidos por el GC, en cuyo territorio esté situada. Las medidas y procedimientos de protección se aplicarán en las instalaciones portuarias de modo que se reduzcan al mínimo los inconvenientes o demoras para los pasajeros, los buques, el personal y los visitantes de los buques, las mercancías y los servicios. (Anexo 17)

3.2.11 Evaluación de la Protección de la Instalación Portuaria (EPIP)

La EPIP, es parte integrante y esencial del proceso de elaboración y actualización del PPIP. (Anexo 18)

3.2.12 Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PPIP)

Para cada instalación portuaria se elaborará y mantendrá, basándose en la EPIP, un plan de protección de la instalación portuaria adecuado para la interfaz buque-puerto. El plan comprenderá los tres niveles de protección que se definen en la presente parte del Código.

A reserva de lo dispuesto, una OPR, puede preparar el Plan de Protección de una determinada instalación portuaria. **(Anexo 19)**

3.2.13 Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP)

Se designará un OPIP, para cada instalación portuaria. Una misma persona podrá ser designada oficial de protección de más de una instalación portuaria. **(Anexo 20)**

3.3 Parte B: Orientaciones relativas a las disposiciones del Capítulo XI-2 del Convenio Internacional Para La Seguridad De La Vida Humana En El Mar, 1974 (Convenio SOLAS'74), Enmendado y a la parte A del Código PBIP.

El Capítulo XI-2 y la parte A del Código PBIP, constituyen el nuevo sistema internacional de medidas destinadas a incrementar la protección marítima que permite que los buques y las instalaciones portuarias cooperen para detectar y prevenir los actos que supongan una amenaza para la protección en el sector del transporte marítimo.

En esta parte se describen de manera concisa los procesos previstos para el establecimiento y la implantación de las medidas y los medios necesarios para lograr y mantener el cumplimiento de las disposiciones del Capítulo XI-2 y de la Parte A del referido Código y se identifican los principales elementos respecto de los cuales se ofrece orientación. Asimismo, se hacen algunas

consideraciones esenciales que deben tenerse en cuenta en relación con la aplicación de las orientaciones relativas a los buques y las instalaciones portuarias.

Las orientaciones descritas, se refieren fundamentalmente a la protección del buque cuando éste se encuentra en una instalación portuaria. Pueden darse casos en los que un buque suponga una amenaza para la instalación portuaria; por ejemplo, porque, una vez que se encuentre dentro de ella, pueda utilizarse como base para lanzar un ataque. Cuando se examinen las medidas de protección necesarias para hacer frente a amenazas a la protección que surjan de un buque, los encargados de efectuar una EPIP, o de preparar el PPIP, deben ver cómo se puede adaptar a cada caso las orientaciones que se indiquen.

Como referencia, nada de lo dispuesto en esta parte del Código debe leerse o interpretarse de forma que entre en conflicto con ninguna de las disposiciones del Capítulo XI-2 o de la Parte A del Código PBIP, las cuales siempre prevalecerán sobre toda incongruencia involuntaria con ellas que pueda haberse formulado por descuido en esta parte del Código, invalidándola. Las orientaciones que se brindan en esta parte del Código siempre deben leerse, interpretarse y aplicarse de manera coherente con el propósito, los objetivos y los principios establecidos en el capítulo XI-2 y en la parte A del Código PBIP.

3.3.1 Responsabilidades de los Gobiernos Contratantes

Los GC, tienen diversas responsabilidades en virtud de lo dispuesto en el Capítulo XI-2 y en la parte A del Código PBIP, algunas de las cuales se indican a continuación:

- A. Determinar el nivel de protección aplicable;
- B. Aprobar el plan de protección del buque y las correspondientes enmiendas a un plan previamente aprobado;

- C. Verificar el cumplimiento por los buques de las disposiciones del capítulo XI-2 y de la parte A del presente Código y expedir el certificado internacional de protección del buque;
- D. Determinar qué instalaciones portuarias situadas en su territorio deben designar un oficial de protección de la instalación portuaria, que será el responsable de la preparación del plan de protección de la instalación portuaria;
- E. Asegurarse de que se realiza y aprueba la evaluación de la protección de la instalación portuaria y toda enmienda posterior a una evaluación previamente aprobada;
- F. Aprobar el plan de protección de la instalación portuaria y toda enmienda posterior a un plan previamente aprobado;
- G. Ejecutar las medidas de control y cumplimiento;
- H. Someter a prueba los planes aprobados; y
- I. Comunicar la información a la Organización Marítima Internacional y a los sectores naviero y portuario.

Los GC, pueden nombrar o establecer autoridades designadas dentro del propio Gobierno para realizar, con respecto a las instalaciones portuarias, las tareas de protección estipuladas en el Capítulo XI-2 y en la parte A del Código y autorizar a las OPR, a que realicen cierta labor con respecto a las instalaciones portuarias, si bien la decisión final acerca de la aceptación y aprobación de dicha labor deberá ser adoptada por el GC, o la Autoridad Designada. Las Administraciones podrán también delegar la realización de ciertas tareas de protección relativas a los buques en las ORG. No podrán delegarse en una OPR, las siguientes tareas o actividades:

- A. Determinar el nivel de protección aplicable;

- B. Determinar qué instalaciones portuarias situadas en el territorio de un Gobierno Contratante deben designar un oficial de protección de la instalación portuaria y preparar un plan de protección de la instalación portuaria;
- C. Aprobar una evaluación de la protección de la instalación portuaria o las enmiendas ulteriores a una evaluación previamente aprobada;
- D. Aprobar un plan de protección de la instalación portuaria o las enmiendas ulteriores a un Plan previamente aprobado;
- E. Ejecutar las medidas de control y cumplimiento; y
- F. Definir los casos en que es necesaria una declaración de protección marítima.

Referencia: OMI 2003. Código PBIP y enmiendas del 2002 al Convenio SOLAS'74. Responsabilidades de los Gobiernos Contratantes. Pp. 46. Publicación de la OMI. Londres 2003.

3.3.2 Determinación del Nivel de Protección (NP)

Los GC, son responsables de determinar el NP, que se aplica en un momento determinado a los buques e instalaciones portuarias. La Parte A del Código PBIP, define tres niveles de protección para uso internacional. Son los siguientes:

- A. **Nivel de Protección 1 (NP-1.- Normal):** el nivel al que funcionan normalmente los buques e instalaciones portuarias;
- B. **Nivel de Protección 2 (NP-2.- Reforzado):** el nivel que se aplicará si hay un incremento del riesgo de que se produzca un suceso que afecte a la protección;
- C. **Nivel de Protección 3 (NP-3.- Excepcional):** el nivel que se aplicará durante el periodo de tiempo en que sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección.

Referencia: OMI 2003. Código PBIP y enmiendas del 2002 al Convenio SOLAS'74. Determinación del Nivel de Protección. Pp. 42. Publicación de la OMI. Londres 2003.

3.3.3 La Compañía y el Buque

Toda compañía que explote buques a los que se apliquen el Capítulo XI-2 y la Parte A del Código PBIP, deberá designar un OCPM, para la compañía, y un OPB, para cada uno de sus buques. En la parte A del Código PBIP, se definen las funciones, responsabilidades y requisitos de formación de estos oficiales, y los requisitos para los ejercicios y las prácticas que se deben realizar.

Entre otras, las responsabilidades del OCPM, son de forma resumida, cerciorarse de que se realiza correctamente una Evaluación de la Protección del Buque (EPB), se prepara un PPB, y se somete a aprobación, por una administración o por una entidad en su nombre, y posteriormente se lleva a bordo de cada buque al que se aplica la Parte A del Código PBIP, y respecto del cual la persona designada, haya sido nombrada OCPM.

En el PPB, deben indicarse las medidas de protección, tanto físicas como operativas, que debe tomar el buque para poder funcionar siempre en el NP-1. El plan debe indicar asimismo las medidas de protección adicionales o intensificadas que el buque puede adoptar para pasar al NP-2 y poder operar en referido nivel, cuando así se le ordene. Además, el plan debe indicar las posibles medidas preparatorias que el buque tendría que tomar para responder con prontitud a las instrucciones que podría recibir de los encargados de hacer frente, en el NP-3, a un suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste.

Los buques a los que se aplican las prescripciones del Capítulo XI-2 y la Parte A del Código PBIP, deben disponer de un PPB, aprobado por la administración, o en nombre de ésta, y operar con arreglo a dicho plan. El OPB y el OCPM, comprobarán que el plan es correcto y eficaz en todo momento, y para ello podrán realizar auditorías internas. Si se modifica alguno de los elementos del plan aprobado para los que la administración haya decidido que se necesita aprobación, tal

modificación tendrá que someterse a examen y aprobación antes de incorporarse al plan aprobado e implantarse en el buque.

El buque debe llevar un certificado internacional de protección del buque en el que se indique que el buque cumple lo prescrito en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código. La Parte A del Código PBIP, incluye las disposiciones relativas a la verificación y certificación del cumplimiento de las prescripciones sobre las verificaciones iniciales, de renovación e intermedias por parte del buque.

Cuando el buque se encuentre en un puerto o se dirija a un puerto de un GC, el GC tiene el derecho, de conformidad con lo dispuesto en la regla XI-2/9, de ejecutar diversas medidas de control y cumplimiento con respecto a ese buque. El buque está sujeto a las inspecciones de supervisión por el Estado Rector del Puerto (ERP), aunque esas inspecciones no incluirán normalmente el examen del propio PPB, salvo en circunstancias muy concretas. El buque también puede ser objeto de medidas de control adicionales si el GC, que ejecuta las medidas de control y cumplimiento tiene motivos para pensar que se ha comprometido la protección del buque, o la de las instalaciones portuarias que éste ha utilizado.

También se exige al buque que lleve a bordo información que, previa solicitud, deberá poner a disposición de los GC, y en la que se indicará quién es el responsable de las decisiones relativas al empleo del personal del buque y otros aspectos relacionados con el uso del buque.

Referencia: OMI 2003. Código PBIP y enmiendas del 2002 al Convenio SOLAS'74. La Compañía y el Buque. Pp. 42. Publicación de la OMI. Londres 2003.

3.3.4 La Instalación Portuaria

Cada GC, tiene que asegurarse de que se realiza una EPIP, para cada una de las instalaciones portuarias situadas en su territorio que presten servicio a buques dedicados a viajes internacionales. Esas evaluaciones puede realizarlas el GC, una Autoridad Designada o una OPR. Una vez concluida la EPIP, debe ser aprobada por el GC o la autoridad designada correspondiente. Esta aprobación no podrá delegarse. Conviene revisar periódicamente estas evaluaciones.

La EPIP, es fundamentalmente un análisis de riesgos de todos los aspectos de las operaciones de la instalación portuaria para determinar qué elemento o elementos de éstas son más susceptibles, y/o tienen más probabilidad, de sufrir un ataque. En este contexto, el riesgo es función de la amenaza de que se produzca un ataque, unida a la vulnerabilidad del blanco y a las consecuencias de tal ataque.

La evaluación incluirá lo siguiente:

- A. Determinar la amenaza percibida para las instalaciones portuarias y la infraestructura;
- B. Identificar los posibles puntos vulnerables; y
- C. Calcular las consecuencias de los sucesos.

Una vez llevado a cabo el análisis, será posible realizar una evaluación general del nivel de riesgo. La EPIP, ayudará a determinar qué instalaciones deben designar un oficial de protección de la instalación portuaria y preparar un plan de protección de la instalación portuaria.

Las instalaciones portuarias que tengan que cumplir las prescripciones del Capítulo XI-2 y la Parte A del Código PBIP, han de designar un OPIP. En la Parte A del Código PBIP, se definen las tareas, responsabilidades y requisitos de formación de tales oficiales, así como los requisitos para los ejercicios y prácticas que han de realizarse.

En el PPIP, deben indicarse las medidas de protección, tanto físicas como operativas, que debe tomar la instalación portuaria para poder funcionar siempre en el NP-1. El plan debe indicar asimismo las medidas de protección adicionales o intensificadas que la instalación portuaria puede adoptar para pasar al NP-2, y poder operar en dicho nivel cuando así se le ordene. Además, el plan debe indicar las posibles medidas preparatorias que la instalación portuaria tendría que tomar para responder con prontitud a las instrucciones que podría recibir de los encargados de hacer frente, en el NP-3, a un suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste.

Las instalaciones portuarias que tengan que cumplir las prescripciones del Capítulo XI-2 y la Parte A del Código PBIP, han de disponer de un PPIP, aprobado por el GC o por la autoridad designada correspondiente, y operar con arreglo a dicho plan. El OPIP, debe implementar las disposiciones del plan y vigilar que éste siga siendo correcto y eficaz en todo momento, ocupándose, entre otras cosas, de encargar auditorías internas de la aplicación del plan.

Las enmiendas a elementos del plan aprobado que el GC, o la autoridad designada pertinente hayan decidido que requieren aprobación, tendrán que someterse a examen y aprobación antes de su incorporación al plan aprobado y de su implantación en la instalación portuaria. El GC o la autoridad designada pertinente pueden someter a prueba la eficacia del plan. La EPIP, que abarque la instalación portuaria o en la que se haya basado la elaboración del plan debe revisarse periódicamente. Todas estas actividades pueden exigir la enmienda del plan aprobado. Toda enmienda de los elementos especificados de un plan aprobado tendrá que someterse a la aprobación del GC o de la autoridad designada correspondiente.

Los buques que utilicen instalaciones portuarias pueden ser objeto de inspección en el ámbito de la supervisión por el ERP y de las medidas de control adicionales indicadas en la Regla XI-2/9. Las autoridades pertinentes pueden exigir que se facilite información sobre el buque, la

carga, los pasajeros y el personal del buque antes de la entrada del buque en puerto. En algunas circunstancias se podría denegar la entrada a puerto.

Referencia: OMI 2003. Código PBIP y enmiendas del 2002 al Convenio SOLAS'74. La Instalación Portuaria. Pp. 44. Publicación de la OMI. Londres 2003.

3.3.5 Información y Comunicación

El Capítulo XI-2 y la Parte A Código PBIP, exigen que los GC, faciliten cierta información a la OMI, y que la información esté disponible para permitir una comunicación eficaz entre los GC y entre los OPB, de los OCPM y los OPIP.

Referencia: OMI 2003. Código PBIP y enmiendas del 2002 al Convenio SOLAS'74. Información y Comunicación. Pp. 45. Publicación de la OMI. Londres 2003.

3.3.6 Ámbito de Aplicación

Se deben tener en cuenta las orientaciones recogidas en esta parte al implantar las prescripciones del Capítulo XI-2 y de la parte A del Código PBIP.

No obstante, hay que reconocer que las orientaciones sobre los buques serán aplicables en mayor o menor medida según el tipo de buque, su carga y/o pasajeros, el servicio que preste y las características de las instalaciones portuarias que utilice.

De igual manera, en relación con las orientaciones relativas a las instalaciones portuarias, el grado de aplicación de dichas orientaciones dependerá de las instalaciones portuarias, del tipo de buques que utilicen esas instalaciones, del tipo de carga y/o pasajeros y de los servicios que presten los buques que las utilicen.

Las disposiciones del capítulo XI-2 y de la parte A del presente Código no están previstas para ser aplicadas a las instalaciones portuarias proyectadas y utilizadas principalmente para fines militares.

Referencia: OMI 2003. Código PBIP y enmiendas del 2002 al Convenio SOLAS'74. Ámbito de Aplicación. Pp. 46. Publicación de la OMI. Londres 2003.

3.3.7 Responsabilidades de los Gobiernos Contratantes

De acuerdo con la estructura de cada Estado, las tareas y responsabilidades de dar cumplimiento a las obligaciones del Código PBIP, en nombre del GC, se deben asignar a una Autoridad Designada, cuyo cargo, deberes y autoridad reflejen la importancia del Código y el compromiso del Estado en el cumplimiento de sus disposiciones. Al más alto nivel, podría ser la oficina del Presidente, Ministro de Marina o el Jefe de Estado equivalente. En realidad, cuando el Código PBIP, hace referencia a la naturaleza y el alcance de los deberes de los GC, queda implícito que la Autoridad Designada, asumirá esas obligaciones al más alto nivel de autoridad de los Estados miembros. En el "Anexo 21", se describen las Responsabilidades de los Gobiernos Contratante, durante la implementación del Código PBIP, siguientes:

- A. Protección de las Evaluaciones y los Planes
- B. Autoridades Designadas
- C. Organizaciones de Protección Reconocidas (OPR)
- D. Determinación del Nivel de Protección
- E. Puntos de contacto e información sobre los Planes de Protección de las Instalaciones Portuarias.
- F. Documentos de identidad
- G. Amenazas a los buques y otros sucesos en el mar
- H. Acuerdos alternativos sobre protección

- I. Medidas equivalentes para las Instalaciones Portuarias
- J. Dotación
- K. Medidas de control y cumplimiento (Generalidades)
- L. Control de los buques en puerto
- M. Buques que deseen entrar en un puerto de otro Gobierno Contratante
- N. Disposiciones adicionales
- O. Buques de Estados que no sean Partes y buques de dimensiones inferiores a las determinadas en el Convenio

3.3.8 Declaración de Protección Marítima

Generalidades

Se cumplimentará una Declaración de Protección Marítima (DPM), cuando lo estimen necesario el Gobierno Contratante de la instalación portuaria o un buque.

- La necesidad de una DPM puede desprenderse de los resultados de una evaluación de la protección de la instalación portuaria, y en el plan de protección de la instalación portuaria deben indicarse las razones y las circunstancias en las que se requiere una DPM.
- La necesidad de una DPM puede ser establecida por una Administración respecto de los buques con derecho a enarbolar su pabellón, o puede desprenderse de los resultados de una evaluación de la protección del buque, y debe indicarse en el plan de protección del buque.

Es probable que se solicite una DPM en los niveles de protección altos, cuando el buque tenga un nivel de protección más elevado que la instalación portuaria, u otro buque con el que

realice una operación de interfaz, y para la interfaz buque-puerto o las actividades de buque a buque que entrañen mayor riesgo para las personas, los bienes o el medio ambiente, por razones propias del buque de que se trate, incluidos sus pasajeros o carga o por las circunstancias que se den en la instalación portuaria, o por una combinación de estos factores.

- En el caso de que un buque o una Administración, en representación de los buques con derecho a enarbolar su pabellón, soliciten una DPM, el oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP) o el oficial de protección del buque (OPB) deben acusar recibo de la solicitud y examinar las medidas de protección oportunas.

Un OPIP puede solicitar también una DPM, antes de que se realicen operaciones de interfaz buque-puerto cuyo interés especial se haya mencionado expresamente en la evaluación de la protección de la instalación portuaria. Como ejemplos cabe citar el embarco o desembarco de pasajeros y el transbordo, carga o descarga de mercancías peligrosas o sustancias potencialmente peligrosas. En la evaluación de la protección de la instalación portuaria pueden identificarse asimismo instalaciones situadas en zonas densamente pobladas, o en sus alrededores, u operaciones importantes desde el punto de vista económico, que justifiquen una DPM.

El objetivo principal de la DPM es garantizar que el buque y la instalación portuaria, u otros buques con los que realice operaciones de interfaz, lleguen a un acuerdo sobre las medidas de protección que cada uno de ellos va a adoptar, de conformidad con las disposiciones de sus respectivos planes de protección aprobados.

- La DPM acordada debe ir firmada y fechada tanto por la instalación portuaria como por el buque o los buques, según sea el caso, y en ella debe quedar constancia del cumplimiento de lo dispuesto en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código. Se debe especificar el periodo de vigencia de la DPM y el nivel o niveles de protección pertinentes, así como los datos de contacto correspondientes.

- Si cambia el nivel de protección, puede ser necesario revisar la DPM o elaborar una nueva.

La DPM, se debe redactar en español, francés o inglés, o en un idioma común a la instalación portuaria y al buque o buques, según sea el caso.

Referencia: OMI 2003. Código PBIP y enmiendas del 2002 al Convenio SOLAS'74). Declaración De Protección Marítima. Pp. 60. Publicación de la OMI. Londres 2003.

3.3.9 Obligaciones de la Compañía

Generalidades

La Regla XI-2/5 exige a la compañía facilitar información al capitán del buque para satisfacer sus obligaciones en virtud de lo dispuesto en esa regla. Esa información debe incluir aspectos tales como:

- a. Las partes responsables del nombramiento del personal de a bordo, como compañías de gestión naviera, agencias de contratación de personal, contratistas y concesionarios (por ejemplo, comercios, casinos, etc.);
- b. Las partes responsables de decidir el empleo que se da al buque, incluidos el fletador o fletadores por tiempo o a casco desnudo y cualquier otra entidad que desempeñe tal función; y
- c. Si el buque opera con arreglo a un contrato de fletamento, los datos de contacto de esas partes, incluidos los fletadores por tiempo o por viaje.

De conformidad con la Regla XI-2/5, la compañía está obligada a actualizar esta información cuando se produzcan cambios.

Esta información debe estar en español, francés o inglés.

Con respecto a los buques construidos antes del 1 de julio de 2004, esta información debe reflejar la situación real en esa fecha.

Con respecto a los buques construidos el 1 de julio de 2004 o posteriormente y los buques construidos antes del 1 de julio de 2004 que no estén en servicio el 1 de julio de 2004, la información debe facilitarse a partir de la fecha de entrada en servicio del buque y debe reflejar la situación real en esa fecha.

Después del 1 de julio de 2004, cuando se retire del servicio a un buque, la información deberá facilitarse a partir de la fecha de reincorporación del buque al servicio y debe reflejar la situación real en esa fecha.

No será necesario conservar a bordo la información previamente proporcionada que no esté relacionada con la situación real en esa fecha.

Cuando otra compañía asume la responsabilidad de la explotación del buque, no es necesario dejar a bordo la información relacionada con la compañía que explotaba el buque anteriormente.

Referencia: OMI 2003. Código PBIP y enmiendas del 2002 al Convenio SOLAS'74). Obligaciones de la Compañía. Pp. 61. Publicación de la OMI. Londres 2003.

3.3.10 Evaluación de la Protección del Buque (EPB)

Evaluación de la Protección

El Oficial de la Compañía para la Protección Marítima (OCPM), tiene la responsabilidad de garantizar que se lleva a cabo una Evaluación de la Protección del Buque (EPB), para cada buque de la flota de la compañía que tenga que cumplir las disposiciones del Capítulo XI-2 y de la Parte A del Código PBIP, y que esté bajo su responsabilidad. Aunque no es necesario que el

OCPM lleve a cabo personalmente todas las tareas que corresponden a ese puesto, siempre será en última instancia el responsable de que dichas tareas se realicen adecuadamente. (Anexo 22).

3.3.11 Plan de Protección del Buque (PPB)

A. Generalidades

El Oficial de la Compañía para la Protección Marítima (OCPM), es el responsable de garantizar que se elabore y someta a aprobación un Plan de Protección del Buque (PPB).

El contenido de cada PPB variará en función del buque al que se aplique. En la EPB se habrán determinado las características especiales del buque y las posibles amenazas y puntos vulnerables. Al preparar el PPB se deben tener plenamente en cuenta estas características. Las Administraciones pueden elaborar orientaciones sobre la preparación y el contenido de los PPB.

B. Todo PPB debe:

- a. Exponer detalladamente la organización de la protección del buque;
- b. Exponer detalladamente las relaciones del buque con la compañía, las instalaciones portuarias, otros buques y las autoridades competentes con responsabilidades en la esfera de la protección;
- c. Exponer detalladamente la configuración de los sistemas de comunicación necesarios para el funcionamiento eficaz en todo momento de las comunicaciones en el buque y de éste con otras entidades, como las instalaciones portuarias;
- d. Exponer detalladamente las medidas básicas de protección, tanto físicas como operativas, que se han adoptado para el nivel de protección 1, y que tendrán carácter permanente;

- e. Exponer detalladamente las medidas adicionales que harán posible que el buque pase sin demora al nivel de protección 2 y, si es necesario, al nivel de protección 3;
- f. Prever revisiones o auditorías periódicas del PPB, y su posible enmienda en función de la experiencia adquirida o de un cambio de circunstancias; y
- g. Exponer detalladamente los procedimientos de notificación a los pertinentes puntos de contacto de los Gobiernos Contratantes.

La preparación de un PPB eficaz se basa en una evaluación detenida de todos los aspectos relacionados con la protección del buque, que debe incluir, en particular, un análisis detallado de las características físicas y operativas de ese buque, incluidas sus travesías habituales.

Todo PPB debe ser aprobado por la Administración, o en nombre de ésta. Si una Administración delega el examen o la aprobación de un PPB en una organización de protección reconocida (OPR), dicha OPR no debe tener ningún vínculo con cualquier otra OPR que haya preparado el plan o haya participado en esa preparación.

- C. Los OCPM y los OPB deben elaborar procedimientos que permitan:
 - a. Evaluar si los PPB siguen siendo eficaces en todo momento; y
 - b. Preparar enmiendas a los PPB después de su aprobación.
- D. Las medidas de protección previstas en el PPB deben haberse implantado ya cuando se lleve a cabo la verificación inicial del cumplimiento de lo prescrito en el capítulo XI-2 y en la parte A del Código. De lo contrario, no podrá expedirse el certificado internacional de protección del buque prescrito. Si posteriormente hay algún fallo del equipo o los sistemas de protección, o una medida de protección queda en suspenso por algún motivo,

deben adoptarse otras medidas de protección temporales equivalentes, previa notificación a la Administración, y con el consenso de ésta.

Otras tareas de protección, que se deben de incluir en el PPB, son las descritas en el “Anexo 23”

3.3.12 Registros

Generalidades

Los registros deben estar a disposición de los oficiales debidamente autorizados de los Gobiernos Contratantes para verificar que se aplican las disposiciones de los planes de protección de los buques.

Los registros pueden mantenerse en cualquier formato pero deben protegerse contra el acceso o la divulgación no autorizados.

Referencia: OMI 2003, Código PBIP y enmiendas del 2002 al Convenio SOLAS'74. Registros. Pp. 81. Publicación de la OMI. Londres 2003.

3.3.13 Oficial de la Compañía para la Protección Marítima (OCPM)

Las orientaciones pertinentes figuran en las secciones 8, 9 y 13 del Convenio SOLAS'74.

3.3.14 Oficial de Protección del Buque (OPB)

Las orientaciones pertinentes figuran en las secciones 8, 9 y 13 del Convenio SOLAS'74.

Referencia: OMI 2003, Código PBIP y enmiendas del 2002 al Convenio SOLAS'74. Oficial de la Compañía para la Protección Marítima y Oficial de Protección del Buque. Pp. 81. Publicación de la OMI. Londres 2003.

3.3.15 Protección de la Instalación Portuaria (PIP)

Las orientaciones pertinentes figuran en las secciones 15, 16 y 18 del Convenio SOLAS'74.

Referencia: OMI 2003, Código PBIP y enmiendas del 2002 al Convenio SOLAS'74. Protección de la Instalación Portuaria. Pp. 84. Publicación de la OMI. Londres 2003.

3.3.16 Evaluación de la Protección de la Instalación Portuaria (EPIP)

Generalidades

La evaluación de la protección de la instalación portuaria (EPIP) podrá ser realizada por una organización de protección reconocida (OPR). No obstante, sólo el Gobierno Contratante correspondiente debe poder aprobar una EPIP así realizada.

Si un Gobierno Contratante delega en una OPR la revisión o la verificación del cumplimiento de una EPIP, dicha organización no debe tener ningún vínculo con cualquier otra OPR que haya preparado tal evaluación o haya participado en esa preparación.

En toda EPIP deben considerarse los siguientes aspectos de la instalación portuaria:

- a. Protección física;
- b. Integridad estructural;
- c. Sistemas de protección del personal;
- d. Normas y procedimientos;
- e. Sistemas radioeléctricos y de telecomunicaciones, incluidos los sistemas y redes informáticos;
- f. Infraestructura de transporte;
- g. Servicios públicos; y
- h. Otras zonas que, al sufrir daños, o ser utilizadas como punto de observación para fines ilícitos, podrían poner en peligro a las personas, los bienes o las operaciones que se realicen dentro de la instalación portuaria.

Los encargados de la EPIP deben tener la posibilidad de recabar la asistencia de expertos en los siguientes campos:

- a. Conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección;

- b. Reconocimiento y detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;
- c. Reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y el comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección del buque;
- d. Técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección;
- e. Métodos utilizados para provocar sucesos que afectan a la protección marítima;
- f. Efectos de los explosivos sobre las estructuras y los servicios de la instalación portuaria;
- g. Protección de la instalación portuaria;
- h. Prácticas comerciales del puerto;
- i. Preparación y respuesta ante emergencias y planes para contingencias;
- j. Medios de protección física, por ejemplo vallas;
- k. Sistemas radioeléctricos y de telecomunicaciones, incluidos los sistemas y redes informáticos;
- l. Transporte e ingeniería civil; y
- m. Operaciones del puerto y del buque.

Otras tareas que se deben de incluir en la EPIP, descritas en el “Anexo 24”

3.3.17 Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PPIP)

Generalidades

La preparación del plan de protección de la instalación portuaria (PPIP) es responsabilidad del oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP). Aunque no es necesario que el OPIP

lleve a cabo personalmente todas las tareas que corresponden a ese puesto, siempre será en última instancia el responsable de que dichas tareas se realicen adecuadamente.

El contenido de cada PPIP variará en función de las circunstancias especiales de la instalación o instalaciones portuarias a que se aplique. En la evaluación de la protección de la instalación portuaria (EPIP) se habrán identificado las características especiales de la instalación portuaria y los posibles riesgos para su protección que han hecho necesario nombrar un OPIP y preparar un PPIP. Al preparar el PPIP, es preciso tener en cuenta estas características y otras consideraciones de protección locales o nacionales, a fin de tomar las medidas de protección necesarias para reducir al mínimo el riesgo de que haya un fallo de protección y las consecuencias de los posibles riesgos. Los Estados Contratantes pueden elaborar orientaciones sobre la preparación y el contenido de los planes de protección de las instalaciones portuarias.

Todo PPIP debe:

- A. Exponer detalladamente la organización de la protección de la instalación portuaria;
- B. Exponer detalladamente los enlaces de la organización con otras autoridades competentes y la configuración de los sistemas de comunicación necesarios para el funcionamiento eficaz en todo momento de la organización y de sus enlaces con otras partes, incluidos los buques que se hallen en el puerto;
- C. Exponer detalladamente las medidas básicas de protección, tanto físicas como operativas, que se han adoptado para el NP-1;
- D. Exponer detalladamente las medidas adicionales que harán posible que la instalación portuaria pase sin demora al NP-2 y, si es necesario, al NP-3;
- E. Prever revisiones o auditorías periódicas del PPIP, y su posible enmienda en función de la experiencia adquirida o de un cambio de circunstancias; y

F. Exponer detalladamente los procedimientos de notificación a los pertinentes puntos de contacto de los Gobiernos Contratantes.

La preparación de un PPIP eficaz se basa en una evaluación detenida de todos los aspectos relacionados con la protección de la instalación portuaria, que debe incluir, en particular, un análisis detallado de las características físicas y operativas de esa instalación.

Todos los PPIP deben ser aprobados por el Gobierno Contratante bajo cuya jurisdicción esté la instalación portuaria. Los Gobiernos Contratantes deben elaborar procedimientos para evaluar la eficacia de cada PPIP en todo momento, y pueden exigir que se enmiende el plan antes de su aprobación inicial o una vez que se haya aprobado. En el PPIP deben contemplarse medidas para conservar los registros de todo suceso o amenaza para la protección, así como de las revisiones y auditorías, la formación, los ejercicios y las prácticas, como prueba del cumplimiento de las prescripciones.

Las medidas de protección incluidas en el PPIP deben estar implantadas dentro de un plazo razonable tras la aprobación del plan, y en éste debe indicarse en qué momento ha de implantarse cada medida. Si es probable que se produzca algún retraso en esa implantación, debe informarse de ello al GC, responsable de la aprobación del plan, a fin de acordar otras medidas de protección temporales satisfactorias que ofrezcan un nivel de protección equivalente en el ínterin.

El uso de armas de fuego a bordo de los buques, o en sus proximidades, y en las instalaciones portuarias puede representar riesgos especiales e importantes para la seguridad, en particular con respecto a determinadas sustancias peligrosas o potencialmente peligrosas, y debe considerarse con sumo cuidado. En caso de que un GC, decida que es necesario contar con personal armado en esas zonas, ese GC, debe asegurarse de que dicho personal está debidamente autorizado y ha recibido la pertinente formación para utilizar sus armas, y es consciente de los riesgos

específicos para la seguridad que existen en tales zonas. Si un GC, autoriza el uso de armas de fuego, debe dar directrices específicas de seguridad sobre su uso. El PPIP debe contener orientaciones específicas acerca de esta cuestión, especialmente con respecto a su aplicación a los buques que transporten mercancías peligrosas o sustancias potencialmente peligrosas.

Otras tareas que se deben de incluir en el PPIP, descritas en el “**Anexo 25**”

3.4 Repertorio de Recomendaciones Prácticas sobre Protección en los Puertos (RRPPP)

3.4.1 El propósito del RRPPP, es ayudar a los gobiernos, a los empleadores, a los trabajadores y a otros interesados a reducir la amenaza que representan los actos ilícitos para los puertos. Orienta las acciones dirigidas a elaborar y aplicar una estrategia de protección en los puertos que contribuya a neutralizar tales amenazas para la protección. (**Anexo 26**)

3.4.2 Ámbito de Aplicación

El Repertorio se aplica, en la forma apropiada, a todas las personas, organizaciones o entidades que actúen en el puerto, transiten por él o tengan cualquier otra razón legítima para estar en el puerto.

Referencia: OMI-OIT. RRPPP. Reunión Tripartita de Expertos sobre Vigilancia, Seguridad y salud en los Puertos. Ámbito de Aplicación. Pp. 3. Publicación de la OMI. Ginebra 2003.

3.4.3 Finalidad de las Medidas de Protección

La finalidad de las medidas de protección en los puertos es mantener un nivel aceptable de riesgo en todos los niveles de protección.

Las medidas de protección deberían estar dirigidas a reducir los riesgos y centrarse, en términos generales, en torno a procedimientos destinados a definir y controlar el paso a las zonas de acceso restringido y el acceso a otros puntos, lugares, funciones u operaciones vulnerables o delicados del puerto.

Como parte de las medidas de protección que pueden considerarse, se citan las siguientes:

- a. Negar el acceso al puerto de personas que no tengan una razón legítima de estar en él e impedir a las que la tengan de entrar ilícitamente en los buques o en otras zonas de acceso restringido del puerto para cometer actos ilegales.
- b. Impedir la introducción de sustancias y artefactos peligrosos y de armas no autorizadas en el puerto o en los buques que lo utilicen.
- c. Evitar muertes o lesiones, o daños en el puerto, las instalaciones portuarias, los buques o la infraestructura portuaria, causados por artefactos explosivos o de otro tipo.
- d. Impedir el uso indebido de la carga, el material esencial, los contenedores, los servicios de agua, electricidad, etc., los sistemas de protección, los procedimientos y los sistemas de comunicación que afecten al puerto.
- e. Impedir la introducción fraudulenta de contrabando, drogas, narcóticos, otras sustancias ilegales y materiales prohibidos.
- f. Impedir otras actividades delictivas como el robo.
- g. Impedir la difusión no autorizada de material confidencial y de información sobre propiedad comercial o información que pueda menoscabar a la protección.

Referencia: OMI-OIT. RRPPP. Reunión Tripartita de Expertos sobre Vigilancia, Seguridad y salud en los Puertos. Finalidad de las Medidas de Protección. Pp. 5. Publicación de la OMI. Ginebra 2003.

3.4.4 Política en Materia de Protección

Los Estados Miembros deberían preparar una «declaración de política en materia de protección en los puertos» que sienta las bases para la elaboración de directivas y reglamentos apropiados. Las políticas de protección del puerto deberían tener en cuenta los convenios internacionales, los repertorios de recomendaciones prácticas y las prácticas nacionales establecidas.

Los Estados Miembros deberían formular una política en materia de protección, y establecer un marco jurídico para la aplicación de las disposiciones contenidas en el presente Repertorio. La política en materia de protección debería referirse a las medidas adoptadas por los Estados Miembros con el fin de:

- a. Promover la cooperación regional e internacional.
- b. Fomentar la máxima participación de las partes interesadas en la formulación de políticas en esta materia.
- c. Proporcionar recursos adecuados para aplicar y mantener la política sobre protección.
- d. Reconocer la importancia del factor humano: sensibilización en lo que se refiere a la protección y la seguridad, la formación y la capacitación profesional.
- e. Tener presente la interdependencia entre la protección y la seguridad públicas, el desarrollo económico y la protección del medio ambiente.

La política en materia de protección debería examinarse y actualizarse periódicamente para reflejar la evolución de las circunstancias.

Referencia: OMI-OIT. RRPPP. Reunión Tripartita de Expertos sobre Vigilancia, Seguridad y salud en los Puertos. Política en Materia de Protección. Pp. 6. Publicación de la OMI. Ginebra 2003.

3.4.5 Cometidos y Tareas

Además de formular y aplicar una política en materia de protección el Estado Miembro deberá realizar las tareas descritas en el “Anexo 27”

3.4.6 Comité Asesor sobre la Protección del Puerto (CAPP).

Debería crearse un CAPP en cada puerto, cuando proceda, con una misión perfectamente definida. Dicho CAPP debería actuar como órgano consultivo y asesor, con un presidente designado. El CAPP debería cooperar con los comités de seguridad y salud en el trabajo, según proceda, debiendo de realizar las funciones descritas en el “Anexo 28”.

3.4.7 Nivel de Protección

Los Estados Miembros determinan el nivel de protección apropiado. Las medidas de protección apropiadas para cada nivel de protección deberían especificarse en el plan de protección del puerto.

Los cambios en el nivel de protección deberían comunicarse rápidamente a los que deban conocerlos, para responder a un cambio, percibido o real, en la información sobre los riesgos.

Cuando cambie el nivel de protección, el responsable de protección del puerto debería actuar de conformidad con lo dispuesto en el plan de protección del puerto y cerciorarse de que se apliquen las exigencias de dicho plan o de cualquier otra medida de protección especial o adicional pertinente para un determinado riesgo. Por ejemplo:

- A. **El Nivel de Protección 1.-** Puede incluir medidas como la inspección aleatoria de personas, material, suministros, equipajes y vehículos, y la puesta en práctica de controles de acceso y de movimientos.

- B. El Nivel de Protección 2.-** Puede incluir medidas tales como una mayor frecuencia de las inspecciones, una vigilancia más rigurosa del puerto, y medidas más severas de control del acceso y de los movimientos.
- C. El Nivel de Protección 3.-** Puede incluir medidas como una inspección exhaustiva, en la que se proceda a una comprobación más rigurosa de la identidad de las personas, a la interrupción temporal de ciertas actividades portuarias y/o a la imposición de medidas de control del tráfico de buques, a la restricción del acceso a ciertas zonas, al despliegue de personal de protección en la infraestructura más relevante, etc.

Referencia: OMI-OIT. RRPPP. Reunión Tripartita de Expertos sobre Vigilancia, Seguridad y salud en los Puertos. Nivel de Protección. Pp. 9. Publicación de la OMI. Ginebra 2003.

3.4.8 Evaluación de la Protección del Puerto (EPP)

La evaluación de la protección del puerto deberían efectuarla personas con conocimientos técnicos apropiados e incluir lo siguiente:

- a. Una determinación y una evaluación de la infraestructura y de los bienes esenciales que sea indispensable proteger.
- b. Una determinación de las amenazas que pesen sobre la infraestructura y los bienes para adoptar medidas de protección y establecer un orden de prioridad entre las mismas.
- c. Determinación, selección y establecimiento de prioridades respecto de las medidas y cambios de procedimiento y de su nivel de aceptación para reducir la vulnerabilidad.
- d. Identificación de los puntos débiles, incluidos los factores humanos, en la infraestructura, las políticas y los procedimientos.

- e. Identificación de la protección perimetral, del control del acceso y de los requisitos de acreditación personal para autorizar el paso a zonas de acceso restringido del puerto.
- f. Determinación del perímetro del puerto y, cuando proceda, identificación de medidas de control del acceso al puerto en función de los distintos niveles de protección.
- g. Identificación de las características del tráfico entrante y saliente previsto en el puerto (por ejemplo, pasajeros, tripulación, tipos de buque y de carga).

Referencia: OMI-OIT. RRPPP. Reunión Tripartita de Expertos sobre Vigilancia, Seguridad y salud en los Puertos. Evaluación de la Protección del Puerto. Pp. 10. Publicación de la OMI. Ginebra 2003.

3.4.9 Plan de Protección del Puerto (PPP)

- A. El plan de protección del puerto debería basarse en la EPP e incluir:
 - a. Detalles acerca de la organización de la protección del puerto.
 - b. Detalles sobre los vínculos del puerto con otras autoridades competentes, sobre los sistemas de comunicación que hacen posible que la organización funcione adecuadamente de manera continua, y sobre sus vínculos con terceros.
 - c. Detalles acerca de las medidas, tanto prácticas como físicas, que se adoptarán en relación con el Nivel de Protección 1.
 - d. Las medidas de protección adicionales que permitan al puerto alcanzar sin tardanza el nivel de protección 2 y, cuando sea necesario, el Nivel 3.
 - e. Disposiciones para proceder al examen periódico o a la auditoría del plan de protección del puerto y sus modificaciones, en función de la experiencia o de la evolución de las circunstancias.

- f. Detalles acerca de los procedimientos para la presentación de informes a los puntos de contacto correspondientes de los Estados Miembros.
 - g. Detalles acerca de la necesaria relación y coordinación entre el responsable de la protección del puerto y cualquiera de los oficiales de protección de las instalaciones portuarias.
 - h. Identificación de las zonas de acceso restringido y de las medidas encaminadas a protegerlas en los diferentes niveles de protección.
 - i. Procedimientos para la comprobación de los documentos de identidad.
 - j. Requisitos en lo que respecta a simulacros o ejercicios realizados a intervalos adecuados para cerciorarse de la aplicación efectiva del plan de protección del puerto.
- B. El plan de protección del puerto debería mencionar y tener en cuenta cualquier otro plan de emergencia del puerto ya establecido, u otros planes de protección.
- C. Debería protegerse el plan de protección del puerto contra el acceso al mismo o su difusión no autorizados.

Referencia: OMI-OIT. RRPPP. Reunión Tripartita de Expertos sobre Vigilancia, Seguridad y salud en los Puertos. Plan de Protección del Puerto. Pp. 11. Publicación de la OMI. Ginebra 2003.

3.4.10 Protección Física del Puerto

- A. En cada nivel de protección, el plan de protección del puerto debería precisar la ubicación de las zonas de acceso restringido, los puntos esenciales, las zonas vulnerables y las funciones críticas del puerto o relacionadas con él, así como los procedimientos de control del acceso y de control de los documentos de acceso, así como de protección física necesarios para reducir el nivel de riesgo.

- B. Las zonas designadas como «zonas de acceso restringido» en el plan de protección del puerto deberían delimitarse con signos de advertencia apropiados, con marcas y, cuando proceda, con el nivel de protección establecido, así como con barreras y puntos de control de acceso y, según el nivel de protección en vigor, con barreras y puntos de control del acceso.
- C. Deberían establecerse procedimientos de control del paso a zonas de acceso restringido del puerto para toda persona, vehículo, buque, carga, material y suministros entrantes o salientes que procedan de lugares adyacentes, de la vía marítima o del exterior del puerto.
- D. El plan de protección del puerto debería definir los procedimientos aplicables para:
- E. La expedición, comprobación y devolución de los documentos de acceso, sin costo alguno para los trabajadores.
- a. Los pormenores de la comprobación a que haya de procederse en lo que se refiere a las personas a las que es preciso proporcionar o expedir documentos de acceso.
 - b. Los requisitos de control apropiados para autorizar el paso a cada una de las zonas de acceso restringido y para cada nivel de acceso.
 - c. La notificación de la falta, extravío o robo de los documentos.
 - d. La tramitación correspondiente a los casos de uso indebido de los documentos de acceso.
- F. Tales procedimientos deberían referirse también a los trabajadores temporales, los contratistas y los visitantes, en cada nivel de protección.
- G. El documento de identidad de la gente de mar, expedido de conformidad con el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185),

respondería a todos los requisitos que figuran en el presente Repertorio a efectos de la identificación y el acceso.

- H. Cuando sea necesario introducir procedimientos que combinen aspectos de protección del plan de protección del puerto y del plan de protección de las instalaciones portuarias, éstos deberían precisarse claramente en el plan de protección del puerto. Al definirse dichos procedimientos, debería comprobarse que los requisitos de protección cumplen con los usos nacionales e internacionales en materia de aduanas y de exportación.

Referencia: OMI-OIT. RRPPP. Reunión Tripartita de Expertos sobre Vigilancia, Seguridad y salud en los Puertos. Protección Física del Puerto. Pp. 12. Publicación de la OMI. Ginebra 2003.

3.4.11 Sensibilización y Formación en Materia de Protección

- A. La sensibilización en materia de protección resulta esencial a efectos de la protección, la seguridad y la salud del personal del puerto y para otras personas que trabajen en él, que deben ser conscientes de sus obligaciones respecto de sus compañeros de trabajo, de la comunidad portuaria y del medio ambiente. Una formación adecuada del personal que trabaje en el puerto debería reforzar al máximo la sensibilización del personal respecto de todo comportamiento sospechoso, incidente, suceso u objeto mientras se lleva a cabo el trabajo cotidiano, así como la valiosa contribución que cada individuo puede aportar a la protección del puerto y de su personal. Debería incluirse directrices claras para la notificación de tales casos al personal de protección, a la dirección o a las autoridades competentes. Puede ser necesaria una formación adicional o especial para quienes tengan que asumir cometidos particulares.
- B. Cabe centrar la formación en cometidos y tareas concretas que hayan de cumplirse en el puerto o en instalaciones externas al servicio del puerto como, por ejemplo:

- a. Las asignadas al personal de protección y a los responsables de velar por el cumplimiento de la normativa.
 - b. Las asignadas a los estibadores y a todos los que manipulan, almacenan y transportan o entran en contacto con los pasajeros, la carga, los suministros o los buques.
 - c. Otros cometidos y tareas asociados, en los que el personal no entra en contacto directo con los pasajeros, la carga, los suministros o los buques normalmente, pero desempeña cargos administrativos y auxiliares en el puerto o en instalaciones conexas.
- C. Deberían tomarse también en consideración las circunstancias en las que, a efectos de las buenas prácticas en materia de protección, resulte ineficaz o contraproducente facilitar formación o información adicional a personas que no lo necesiten.

Referencia: OMI-OIT. RRPPP. Reunión Tripartita de Expertos sobre Vigilancia, Seguridad y salud en los Puertos. Sensibilización y Formación en Materia de Protección. Pp. 13. Publicación de la OMI. Ginebra 2003.

3.4.12 Confidencialidad y no divulgación de información

Los contratos de empleo o las normas en materia de organización deberían contener disposiciones que exijan al personal la no divulgación de información relativa a la protección del puerto, formación en materia de protección, sistemas de control de acceso, ubicación de equipos de protección o de comunicaciones, o actividades rutinarias o asuntos portuarios, a personas que no tienen una necesidad real de conocerla.

Referencia: OMI-OIT. RRPPP. Reunión Tripartita de Expertos sobre Vigilancia, Seguridad y salud en los Puertos. Confidencialidad y no divulgación de Información. Pp. 14. Publicación de la OMI. Ginebra 2003.

4. Control Naval de Tráfico Marítimo (CNTM)/Naval Cooperation And Guidance for Shipping (NCAGS).

4.1 Generalidades

4.1.1 Propósito CNTM/NCAGS

El propósito del CNTM/NCAGS, es establecer una adecuada cooperación entre las autoridades civiles y militares para apoyar las operaciones de la OTAN y a todas aquellas naciones cuyo propósito es mantener el tráfico marítimo comercial sin interrupciones, y al mismo tiempo minimizar sobre referido tráfico los efectos de las actividades militares llevadas a cabo en un escenario o área geográfica determinada, así como el empleo de todas aquellas fuerzas militares asignadas a proteger a la flota civil. (Castro Pereira, 2009)

Históricamente, la flota mercante y las Armadas de todas las civilizaciones y países del mundo, han tenido una estrechísima relación. Cada una de estas entidades ha desarrollado métodos diferentes para garantizar el correcto funcionamiento de su comercio. Es importante remarcar, que las flotas armadas surgieron de los intercambios comerciales, como respuesta a una serie de peligros marítimos que requerían la presencia de fuerzas de defensa para defender los intereses económicos de los países. (Gil de Sola, 2017)

Es así, como el comercio marítimo es de interés estratégico fundamental para las naciones; en efecto, la riqueza económica depende de la habilidad para comercializar, lo que a su vez depende de la libertad de navegación.

La capacidad de la Alianza para las operaciones que involucran el transporte marítimo mercante es la Cooperación y Guía Naval para el Transporte Marítimo (por sus siglas en inglés NCAGS), Control Naval de Tráfico Marítimo (CNTM), con sus tácticas, técnicas y procedimientos (TTP) asociados.

4.1.2 Significado de CNTM/NCAGS

CNTM, es la actividad que contribuye al normal desarrollo del tráfico marítimo a través del control de los movimientos de los buques mercantes y pesqueros, como medida básica pasiva para proveer su seguridad.

CNTM, comprende una amplia gama de medidas simultáneas que varían según las diferentes situaciones tácticas, partiendo desde un control informativo, que se ejerce en forma permanente, hasta llegar a un nivel de control totalmente positivo.⁵³

NCAGS, es la entrega de cooperación, orientación, asesoría y asistencia al transporte marítimo mercante en apoyo a la misión del Comandante y para mejorar la seguridad y protección de los buques mercantes. (Torres, 2018)⁵⁴.

NCAGS, consiste en una serie de procedimientos de cooperación para proporcionar guía, consejo y asistencia a la comunidad mercante, reforzando la seguridad y protección de los buques que voluntariamente se adhieren a él, a la vez que minimiza las interferencias que pueden producirse entre las actividades desarrolladas por las unidades navales militares y el tráfico mercante que transita el Área de Operaciones.

De esta definición se derivan dos consecuencias importantes. Por una parte, el sistema NCAGS cobra todo su sentido cuando una Fuerza Naval desarrolla operaciones en un determinado espacio marítimo en el que existe tráfico civil y, por otra parte, el sistema permite coordinar, sincronizar y minimizar las interferencias mutuas entre las Unidades Navales y el tráfico civil que transita el Área de Operaciones.⁵⁵

⁵³ Publicación Interamericana de Control Naval del Tráfico Marítimo (PICNTM). 106 Definición Básica de CNTM. Pp.18.

⁵⁴ CN. Torres C. Jesús. 2018. Curso para Oficial de CNTM/NCAGS. Apuntes y Presentaciones. Introducción al CNTM/NCGAS. Diapositiva 5. Acapulco, México.

⁵⁵ Noticias de la Armada Española. Que es y para qué sirve el Sistema NCAGS. <https://armada.defensa.gob.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/conocenosnoticias/prefLang->

4.1.3 **Ámbito de aplicación del CNTM/NCAGS**

Frecuentemente, las operaciones marítimas afectan al transporte marítimo mercante; de manera similar el transporte marítimo mercante podría influir, o estar involucrado, en las operaciones marítimas. El CNTM/NCAGS, es la interfaz con el transporte marítimo mercante en apoyo a la misión del Comandante operativo. CNTM/NCAGS, mejora y contribuye principalmente en los siguientes ámbitos:

- A. Libertad de maniobra y Proceso de toma de decisiones del Comandante.
- B. Compromiso y uso efectivo y eficiente de los activos militares.
- C. Bienestar económico de las naciones y estabilidad internacional.
- D. Flujo libre del comercio marítimo en el área de operaciones (AOO, por sus siglas en inglés).
- E. Confianza del transporte marítimo mercante en las operaciones militares.

4.1.4 **NCAGS y el Enfoque Integral de la OTAN**

La OTAN reconoce la complejidad de cualquier ambiente operativo, consistente en sistemas políticos, culturales, económicos, religiosos, legales y militares que están entrelazados. Este ambiente complejo requiere un enfoque holístico completo para cualquier planificación y ejecución operativa. Las orientaciones para los comandantes están dadas en la Directiva de Planificación Integral de la OTAN.

4.1.5 **Actores Civiles del Transporte Marítimo Mercante**

- A. Son usuarios clave dentro del transporte marítimo mercante con los cuales NCAGS, podría necesitar, unirse a niveles estratégicos, operativos y/o tácticos.

B. Los actores civiles pueden ser fuente de información e influir en apoyo a la misión del comandante operativo.

C. El proceso de planificación, considera su rol dentro de una operación. (Torres, 2018) ⁵⁶

4.2 Publicación Interamericana de Control Naval del Tráfico Marítimo (PICNTM/NCAGS)

En la VI Conferencia Naval Interamericana Especializada en Control Naval del Tráfico Marítimo (CNIE-CNTM), que se llevó a cabo en la ciudad de Lima, Perú del 22 al 26 de noviembre de 2004, las Armadas de los países componentes del Área Marítima del Atlántico Sur (AMAS), presentaron una propuesta de actualización de la doctrina de CNTM Interamericana, la cual fue aceptada por los países integrantes del Plan para la Coordinación de la Defensa del Tráfico Marítimo Interamericano (Plan CODEFTRAMI), presentes en la citada Conferencia. En ese mismo foro, el Coordinador del Área Marítima del Atlántico Sur (CAMAS), recibió el mandato de revisar la doctrina de CNTM Interamericana, lo que dio origen a la actual publicación.

El Plan CODEFTRAMI, tiene como finalidad la coordinación de las tareas necesarias que deben implementar las Armadas del continente americano para establecer un sistema integrado que le permita ejercer la dirección, el control y la protección del tráfico marítimo interamericano, alcanzando así, las condiciones adecuadas para su eventual seguridad.

Uno de los propósitos generales de este Plan es el de establecer doctrinas y procedimientos comunes de CNTM/NCAGS.

⁵⁶ CN. Torres C. Jesús. 2018. Curso para Oficial de CNTM/NCAGS. Apuntes y Presentaciones. Introducción al CNTM/NCAGS. Acapulco, México.

A los efectos del Plan, la zona de seguridad del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR) se dividió en cuatro Áreas Marítimas de Coordinación, considerando que la defensa del TM, del continente americano es esencialmente regional. Estas son:

- A. Área Marítima del Atlántico Sur.
- B. Área Marítima del Pacífico Sur.
- C. Área Marítima del Atlántico Norte.
- D. Área Marítima del Pacífico Norte.

4.2.1 Propósito de la Publicación

Esta publicación tiene como propósito, señalar los principios básicos, fundamentales y doctrinarios de CNTM, los cuales constituyen pilares esenciales para desarrollar la doctrina necesaria común de CNTM, la que podrá ser empleada por los países integrantes del Plan CODEFTRAMI, en caso que lo consideren necesario.

4.2.2 Objetivo de la Organización de Control Naval del Tráfico Marítimo (ORGACONTRAM)

En ese contexto, el objetivo de la Organización, es el de asegurar la libertad de navegación de los buques mercantes y pesqueros, incluidas sus cargas comerciales y/o militares, frente a cualquier circunstancia que represente una amenaza, de forma tal de permitir el arribo seguro a los puertos de destino. Los buques y sus cargas constituyen la esencia de esta Organización.

Para alcanzar el objetivo propuesto, la Organización debe disponer de información actualizada y permanente, sobre el Tráfico Marítimo (TM) en navegación y puertos.

La historia universal, ha dejado como enseñanza, que el comercio marítimo es un factor clave para las economías de los países, fuente de poder y símbolo de prestigio. La interrupción o atraso del TM, ha ocasionado ingentes perjuicios a las naciones. Por lo tanto, se torna imprescindible la necesidad de garantizar la continuidad y la seguridad del TM, bajo cualquier circunstancia.

La historia contemporánea ha demostrado también, que durante conflicto armado uno de los principales objetivos a alcanzar por las partes, ha sido el de negar la continuidad del Tráfico Marítimo al enemigo.

Los procedimientos y organizaciones establecidos para el Tráfico Marítimo Civil, se aplican también para garantizar la seguridad del tráfico logístico de cargas militares a bordo de transportes navales y/o buques mercantes requisados.

4.2.3 Componentes de la Organización de Control Naval de Tráfico Marítimo

La Organización normalmente está formada por dos componentes civiles, genéricamente denominados:

A. Organización de Dirección Civil del Transporte Marítimo (ORGDCM)

La expresión Dirección Civil del Transporte Marítimo es un término genérico y de alcance deliberadamente amplio, que comprende un conjunto de tareas que, en síntesis, abarcan tres aspectos principales que hacen a la razón de ser de la organización total:

- a. Supervisión de la política nacional concerniente al Transporte Marítimo.
- b. Supervisión de las operaciones portuarias de carga y descarga del buque mercante.
- c. Control sobre el empleo de los buques mercantes, o sea, sus cargas y destinos, cuando resulte necesario.

Las tareas de dirección son asignadas a las distintas organizaciones gubernamentales relacionadas con la marina mercante, normalmente de orden civil, dependiendo de las disposiciones particulares de cada país.

B. Organización de Dirección Civil de Pesca (ORGDCP)

La expresión Dirección Civil de Pesca es un término genérico de alcance deliberadamente amplio, que comprende un conjunto de tareas que, en síntesis, están resumidas en dos aspectos principales que hacen a la razón de ser de la organización:

- a. Supervisión de la política nacional concerniente a la pesca.
- b. Supervisión y control de las actividades de pesca desarrolladas por pesqueros nacionales y extranjeros en las áreas de jurisdicción nacional, y por pesqueros nacionales en otras áreas no sometidas a jurisdicción nacional.

Las tareas de dirección pueden ser asignadas a las distintas organizaciones gubernamentales relacionadas con la pesca, normalmente civiles, de acuerdo con las disposiciones particulares de cada país, y por un componente Naval Militar, conocido como:

C. Organización de Defensa del Tráfico Marítimo (ORGDEFTRAM)

Comprende las operaciones navales clásicas ejecutadas por buques y aeronaves de guerra, en su rol de activos protagonistas de la seguridad del TM.

Pueden implicar medidas de protección directa, como la asignación de fuerzas de escolta para cortar convoyes, o indirecta, como la exploración aérea cercana en el sentido de avance del tráfico marítimo. Este último, a su vez, es responsable de las medidas de control a cargo de la:

D. Organización de Control Naval del Tráfico Marítimo (ORGACONTRAM)

CNTM, es la actividad que contribuye al normal desenvolvimiento del tráfico marítimo a través del control de los movimientos de los buques mercantes y pesqueros, como medida básica pasiva para proveer su seguridad.

El CNTM, comprende una amplia gama de medidas simultáneas que varían según las diferentes situaciones tácticas, partiendo desde un control informativo, que se ejerce en forma permanente, hasta llegar a un nivel de control totalmente positivo.

El CNTM exige de un permanente conocimiento del estado de los buques en puerto y del ploteo continuo de los que se encuentran en el mar, y de las medidas de protección proporcionadas por las Fuerzas Navales y Aéreas al referido Tráfico Marítimo. **(Figura.- 11)**



Figura 11.- Componentes de la Organización de Control Naval de Tráfico Marítimo

4.3 Doctrina CNTM/NCAGS

Conocer y dominar la doctrina CNTM/NCAGS, es un factor crítico de éxito ante requerimientos de interoperabilidad combinada o conjunta, pues el análisis del panorama de superficie debe ir más allá de las respectivas áreas de responsabilidad.

El identificar naves en base a una clasificación crítica, contribuye a que los esfuerzos que desarrolle la Organización CNTM/NCAGS, sean para prever y no para reaccionar.

El contar con un panorama de superficie, y el intercambio de información con redes de contacto internacional, son oportunidades relevantes para obtener un conocimiento situacional marítimo efectivo.

Las Autoridades Militares (Navales), no deben recibir “En Frio” el desarrollo de los acontecimientos del transporte marítimo que presenta el panorama de superficie. Por este motivo, se clasifican naves de interés; para que toda la organización sea parte de la situación. (concepto de “AWARENESS”-Conciencia).

Entregar soporte de CNTM/NCAGS, a los Mandos Militares (Navales) y a la Marina Mercante en tiempos de paz, tensión, crisis y/o conflicto; mediante cooperación, guía, consejo o asistencia, respecto de los intereses comerciales marítimos globales de las naciones participantes –aliadas-, para mejorar la seguridad de los buques mercantes y para el apoyo de las operaciones militares -en la mar-. (Torres, 2018)⁵⁷

El CNTM/NCAGS, se sustenta a partir de los siguientes argumentos:

- A. El uso y supervisión de los buques mercantes lo realiza la Organización de Dirección Civil de Transporte Marítimo (ORGDCM), cuya denominación en inglés es National Shipping Authority (NSA).
- B. El uso y supervisión de los barcos de pesca lo realiza la Organización de Dirección Civil de Pesca (ORGDCP), cuya denominación en inglés es National Fishing Authority (NFA).

⁵⁷ CN. Torres C. Jesús. 2018. Curso para Oficial de CNTM/NCAGS. Apuntes y Presentaciones. Doctrina CNTM/NCAGS. Diapositiva 2. Acapulco, México.

- C. El control de los movimientos en puerto y en el mar de los buques arriba mencionados, lo ejerce la Organización de Control Naval de Tráfico Marítimo (ORGACONTRAM).
- D. El cumplimiento de las exigencias de la Organización Marítima Internacional (OMI), en cuanto al uso del Automatic Identification System (AIS) y de otros sensores.

4.3.1 Tiempo de Paz.

En tiempo de paz, los armadores y propietarios son los responsables de dirigir y supervisar el movimiento de sus buques a fin de cumplir con las exigencias comerciales a nivel mundial.

En esa situación, el movimiento del Tráfico Marítimo (TM) responde a los intereses de los armadores y los Buques Mercantes (BM's) son acompañados (ploteados) por la ORGACONTRAM, siendo la parte más significativa (la que cumple con la tarea rutinaria de control), se encuentra permanente activada.

Por lo tanto, el CNTM, existe desde una situación de normalidad, bajo la figura de Control Naval del Tráfico Marítimo en Cooperación (CNTM/C).

En ese tipo de Control, la ORGACONTRAM cuenta con la cooperación de los buques mercantes y pesqueros, de quienes recibe la información necesaria que permite mantener actualizado el acompañamiento sobre el TM.

4.3.2 Período de tensión.

Pueden presentarse situaciones de conflicto en ciertas vías de comunicación marítima y/o existir áreas donde los BM's, tengan su seguridad amenazada, por encontrarse bajo riesgo de sufrir algún tipo de ataque, hostigamiento o interferencia a la navegación. Esas amenazas pueden ir desde

actos de piratería y actividades terroristas contra el TM, hasta acciones bélicas producidas por Fuerzas Militares de estados violentos.

El efecto no deseado de esos hechos, puede derivar en una amenaza para la región materializada en un área determinada, que podrá extenderse a otras.

Además del acompañamiento al TM, se adoptarán otras medidas a efectos de atender potenciales amenazas a la seguridad de los BM's, como consecuencia de lo enunciado en el párrafo anterior. Para ello se impartirán instrucciones particulares y generales a los BM's.

En esas circunstancias, se encontrará en vigor el tipo de Control Naval del Tráfico Marítimo Orientación (CNTM/O).

En caso que se establezca un Área de Riesgo al Tráfico Marítimo (ARTM-SRA), debido la existencia de una amenaza de ataque armado al TM y los BM's que voluntariamente fueron consignados por sus armadores, tendrán su pasaje seguro por el interior de la ARTM-SRA bajo la responsabilidad de la Autoridad Naval.

4.3.3 Conflicto Armado.

Durante una situación de conflicto armado, las vías de comunicación marítimas pueden encontrarse bajo amenaza de ataque armado, en una o más regiones. Por lo tanto, será necesario establecer un control positivo sobre el TM.

Esa circunstancia se materializará con la puesta en vigencia del Control Naval del Tráfico Marítimo Supervisión (CNTM/S), en el cual los buques consignados serán controlados y protegidos por una Fuerza Naval, siendo la Autoridad Naval, la responsable por la navegación segura de los buques mercantes que fueron consignados de forma compulsiva.

Cabe destacar, que se pueden implementar varias medidas de CNTM al mismo tiempo, dependiendo de las amenazas presentes y de las áreas geográficas asociadas, hecho que puede en forma simultánea, en distintas áreas geográficas a la vez y durante la vigencia de cualquiera de los tres tipos de CNTM existentes (CNTM/C, CNTM/O y CNTM/S). Por lo tanto, en las áreas geográficas en las cuales continúen vigentes el CNTM/C y el CNTM/O, se deberán tener en cuenta todas las normas legales existentes para tiempo de paz.

4.3.4 Consignación - Formas de efectuar las Consignaciones.

La decisión de someter a los buques al cumplimiento de las reglas de CNTM en Orientación o Supervisión es denominada “Consignación”.

Tal consignación puede realizarse de dos formas, según lo permita la legislación Nacional de cada Estado y/o lo aconseje la situación táctica, logística y comercial:

- A. **De Forma Voluntaria:** por acuerdo de los armadores, previa invitación a cada NSA, contemplando a los buques en forma individual o en grupos, tanto nacionales como pertenecientes a terceros países.
- B. **De Forma Compulsiva:** por disposición gubernamental, involucrando a los buques en forma individual, grupos de ellos o todos los buques de bandera nacional “en bloque”, designando aquellos que tendrán prioridad en el tratamiento de las Medidas de CNTM, cuando se encuentre en vigor el CNTM-SUPERVISIÓN del TM.

Esos buques serán seleccionados para atender las siguientes necesidades:

- a. Apoyar maniobras militares; y
- b. Mantener los beneficios económicos para el país.

Los buques neutrales con cargas de interés para los aliados, solo podrán ser “invitados” a una consignación voluntaria para su propia seguridad, este trámite normalmente será cumplido a través de sus respectivos gobiernos o armadores. Solo en caso de urgencia se hará directamente ante sus Capitanes.⁵⁸

4.3.5 Beneficios de implementar CNTM/NCAGS. (Tabla 19)

Tabla 19.- Beneficio CNTM/NCAGS

Para el Comandante Naval	Para el Capitán del BM
Tener un Panorama de Superficie completo sobre la actividad mercante en proporción marítima del Plan Mercante Regional (Regional Merchant Project)	Disminuir interrupciones al tráfico marítimo a través de áreas de Operaciones Navales.
Dar seguridad a los movimientos de BM y las Operaciones Navales	Mantener el flujo económico.
Mejorar la seguridad y protección de BM	Mejorar su seguridad y protección en áreas de crisis
Mejorar respuesta en Operaciones MIO y de CRO	Rapidez de reacción ante amenazas cambiantes.
Mayor entendimiento de las restricciones comerciales	Mejorar el entendimiento de restricciones militares
Mejorar capacidades contra el terrorismo y la piratería	Tener mayor respaldo contra el terrorismo y la piratería
Emplear eficientemente las Fuerzas Navales	Disminuir interrupciones de itinerarios comerciales de fletes marítimos.
Incrementar el entrenamiento con BM	Reducir las primas de seguros por riesgos de guerra.

Fuente: Elaboración del Autor. CN. Torres Cabrera, Jesús. M. 2020

⁵⁸ Publicación Interamericana de Control Naval del Tráfico Marítimo (PTI-CNTM Vol. II). Capítulo 1. Control Naval de Tráfico Marítimo. 100 Generalidades. Pp.1-3, 1-4 y 1-5.

4.4 Preparación y Planificación

4.4.1 Preparación Estratégica

- A. Rol del Transporte Marítimo.-** Es importante desarrollar y mantener relaciones con el transporte marítimo mercante durante tiempos de paz para lograr el grado de enlace que los Comandantes Militares requerirán durante períodos de tensión.
- B. Rol de las Naciones.-** Las Naciones deben también comprometerse en construir relaciones con elementos nacionales claves del transporte marítimo mercante durante tiempos de paz.
- C. Rol del Grupo de Transporte (TG)/Ocean Shipping (OS), de la OTAN.-**
- a.** El TG/OS, es responsable de desarrollar y mantener los planes para el apoyo al transporte marítimo a la Alianza en crisis y conflicto, incluyendo la planificación para la adquisición de los recursos de transporte marítimo civil necesarios para cumplir con los requerimientos militares.
 - b.** El TG/OS, mantiene una estructura de expertos en seguros de transporte marítimo y seguros marítimos de la industria para apoyar los acuerdos de gestión de crisis de la OTAN. El TG/OS, además funciona mano a mano con naciones asociadas.
- C. Rol del Centro de Transporte Marítimo de la OTAN.-** A nivel estratégico, el Naval Shipping Center (NSC-Control Naval de Tráfico Marítimo), es la herramienta principal del Comandante para establecer y mantener las relaciones estratégicas, interactuando con el transporte marítimo mercante y facilitando la comunicación de la información de seguridad y protección para el transporte marítimo mercante. En apoyo del requerimiento estratégico de la OTAN de mantener un flujo continuo de comercio marítimo, el NSC debe involucrarse en la planificación de cualquier operación.

4.4.2 Planificación y Preparación Operativa (PPO)

A. Relaciones:

- a. Operaciones Marítimas
- b. Inteligencia
- c. Comunicaciones
- d. Operaciones de Información
- e. Civil-Military Cooperation-NATO (CIMIC-NATO)
- f. Asesoría Legal
- g. Asesoría Política
- h. Asesoría Mediática/Relaciones Públicas
- i. Logística

B. Roles:

- a. **Comandante Operativo.-** Es el responsable de la planificación y preparación.
- b. **Oficial Encargado del Staff NCAGS (SO NCAGS).** Oficial que entrega experiencia y asesoría al Comandante operativo en relación con temas NCAGS.
- c. **Centro de Transporte Marítimo de la OTAN (Naval Shipping Center-NSC).**
El NSC, contribuye en la planificación operativa al mantener las relaciones con el transporte marítimo mercante, y;
 1. Provee un nodo vital de comunicaciones para facilitar la cooperación con el transporte marítimo mercante y el intercambio de información y datos.
 2. Ayuda al comandante operativo a entender efectivamente al transporte marítimo mercante.

3. Garantiza el uso de los activos NCAGS como multiplicadores de fuerzas, facilitando el uso más efectivo de los recursos militares.
4. Fortalece el diálogo activo entre el transporte marítimo mercante, instituciones gubernamentales y navales.

C. Consideraciones

El objetivo del CNTM/NCAGS es lograr los efectos para apoyar la misión del Comandante Operativo. Por lo tanto, es necesario entender cuáles son los efectos que requiere el comandante para una operación en particular.

Este entendimiento dará forma a las funciones que CNTM/NCAGS, debe realizar las cuales, a su vez, determinarán las tácticas y los procedimientos que se requerirán.

D. Otros Factores que Afectan la Planificación CNTM/NCAGS (Tabla 20)

Tabla 20.- Otros Factores que Afectan la Planificación CNTM/NCAGS.

Factores que Afectan la Planificación NCAGS		
a. Objetivos del Comandante	g. Potencial Impacto de la Actividad de Transporte Marítimo Mercante en la Operación	m. AWNIS
b. Amenaza al Comercio Marítimo	h. Potencial Impacto de la Operación en el Comercio Marítimo	n. Infraestructura Civil.
c. Naves Mercantes Específicas	i. Contacto y Compromiso	o. Banderas de Interés
d. Área de Operaciones	j. Proceso de Información NCAGS.	p. Equipos
e. Área de Interés (AOI)	k. Requerimientos para un Esquema de Reporte de Naves (VRS).	q. Sistemas de Comunicaciones e Información (CIS).
f. Tipo y Densidad del Tráfico Mercante en el Área	l. Entrega de Asesoría y Orientaciones al Transporte Marítimo Mercante	

Fuente: Elaboración del Autor. CN. Torres Cabrera, Jesús. M. 2020

5. Las Nuevas Amenazas y la Protección Marítima y Portuaria

Para que el comercio fluya de forma efectiva, las conexiones entre buques, puertos y personas tienen que ser seguras, ante las Nuevas Amenazas.

La seguridad de las rutas marítimas, representa un asunto relevante en la agenda internacional, la humanidad históricamente ha utilizado el océano como fuente de recursos y medio de comunicación.

En el siglo XXI, además de las anteriores actividades, debido al incremento de la tecnología, el hombre se ha percatado con mayor interés del valor económico del océano para el desarrollo, esto a su vez, ha generado una sobreexplotación de recursos, a la que se agregan el incremento de las Nuevas Amenazas, como el tráfico ilícito de insumos, armas y explosivos, el terrorismo, la piratería, el contrabando, las migraciones ilícitas y los ciberdelitos. (Rodríguez Ruiz, 2016)

“A estas actividades de origen antropogénico que afectan la seguridad marítima de los océanos, se adicionan con efectos negativos las catástrofes naturales, las actividades que atentan contra el medio ambiente y otra serie de eventos que afectan la seguridad y orden en los océanos”

La OMI, facilita apoyo a los Estados Miembros a reforzar sus medidas de protección marítima, centrándose en lo que las partes interesadas del sector marítimo civil pueden hacer para protegerse a sí mismas y para ayudar a los gobiernos a proteger el comercio marítimo mundial.

La Organización tiene, como objetivo fundamental de su mandato, el deber de velar, en la medida de lo posible, por la seguridad de los viajes por mar y del transporte marítimo. La OMI responde de dos formas a esta amenaza: elaborando reglas y orientaciones adecuadas a través del Comité de Seguridad Marítima (Maritime Security Commitee-MSCC) y a través de la creación de capacidad.

El Fondo fiduciario internacional de protección marítima multidonante respalda los proyectos mundiales, regionales y nacionales en todo el mundo con el fin de mejorar la capacidad de los países para hacer frente a las amenazas para la protección, mientras que fondos fiduciarios específicos apoyan la labor en el golfo de Guinea y el océano Índico occidental.⁵⁹

La piedra angular de las reglas de la OMI es el Convenio SOLAS '74, enmendado. Dentro del Capítulo XI -2 del Convenio SOLAS, sobre Medidas especiales para incrementar la protección marítima que se encuentra en el Código PBIP, que es un instrumento de carácter obligatorio para todos los países Parte en el Convenio.

El Código PBIP, contiene las prescripciones detalladas relacionadas con la protección para los Gobiernos, las Autoridades Portuarias y las Compañías navieras en la **Parte A**, son de carácter obligatorio, y una serie de directrices sobre la forma de cumplir las prescripciones y en la **Parte B**, no obligatorias.⁶⁰

5.1 Seguridad Marítima Actual

El concepto tradicional de amenazas, en materia de seguridad portuaria debe ampliarse. Un conjunto de problemas complejos, transnacionales en materia de seguridad, amenazan al sector marítimo y al tráfico de carga en el comercio internacional. Esas amenazas incluyen el terrorismo, la piratería, el contrabando de extranjeros y de drogas, el robo y la obtención mediante "fraude" de la carga, y finalmente el soborno y la extorsión. Los robos marítimos son un buen ejemplo de la complejidad de los problemas de seguridad portuaria. La naturaleza de los robos marítimos exige controles de seguridad tanto en el recinto portuario como en las zonas adyacentes. Sin

⁵⁹ Organización Marítima Internacional (OMI). Protección Marítima. La Organización. Disponible en: <http://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/piracy/Paginas/Default.aspx>

⁶⁰ Organización Marítima Internacional (OMI). Protección Marítima. Convenio SOLAS '74 y Código PBIP. Disponible en: <http://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/piracy/Paginas/Default.aspx>

embargo, discrepancias en materia de jurisdicción, la falta de recursos financieros, así como problemas de equipo frustran los intentos de algunos países de abordar este tema en cuestión.

Es necesario establecer medidas obligatorias de seguridad portuaria, así como coordinar, cooperar y mantener activa comunicación entre el gobierno y el sector marítimo. Las soluciones exigen la participación multinacional de los gobiernos y del sector marítimo comercial internacional. La comunidad comercial internacional y los distintos sectores de la economía mundial en general, deben compartir su participación en esta responsabilidad.⁶¹

5.1.1 Nuevas Amenazas identificadas por la OMI, en la Protección Marítima y Portuaria

A. Terrorismo

Antes de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 (11-S), todas las líneas marítimas del mundo eran peligrosas; los piratas que aterrorizaron el comercio marítimo durante siglos no desaparecieron a principios del siglo XX, con el ocaso de los grandes veleros.

Aunque los ataques del 11-S, expusieron la debilidad y la falta de seguridad en la industria de la aviación, también sirvieron como advertencia de que el sistema de transporte marítimo era en realidad vulnerable. Por otro lado, la piratería se ha convertido en un problema mayor ya que ofrece una oportunidad para la formación de ataques terroristas.⁶²

La OMI, está protagonizando la creación de un marco internacional que aglutine los intereses en presencia para implementar medidas preventivas y operativas en contra del terrorismo internacional desde una perspectiva homogénea y con pretensión de globalidad. Se pretende, de inicio, dar unas orientaciones sobre este organismo dado que está asumiendo, en la actualidad, nuevos cometidos relativos a la seguridad

⁶¹ Comunidad Andina. Seguridad Portuaria. Seguridad Marítima Actual. [intranet.comunidadandina.org > sg.col.p.iii.di.7.doc](http://intranet.comunidadandina.org/sg.col.p.iii.di.7.doc)

⁶² Organización Marítima Internacional (OMI). Convenio Constitutivo. Adopción 6 de marzo de 1948. Entrada en vigor: 17 marzo 1958. <http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/Convention-on-the-International-Maritime-Organization.aspx>

marítima y portuaria más allá de lo que lo venía haciendo y, de manera particular, en la prevención, a nivel mundial, de actos antisociales que afectan al comercio marítimo internacional.

El Convenio por el que se constituyó la OMI fue adoptado el 6 de marzo de 1948 por la Conferencia Marítima de las Naciones Unidas que se convocó en Ginebra el 19 de febrero de 1948. El Convenio, que entonces se conocía como Convención relativa a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, entró en vigor el 17 de marzo de 1958. La nueva Organización se constituyó el 6 de enero de 1959 al celebrar la Asamblea su primer periodo de sesiones.

Con arreglo a una enmienda al Convenio constitutivo, que entró en vigor el 22 de mayo de 1982, se modificó el nombre de la Organización, la cual pasó a denominarse Organización Marítima Internacional (OMI). (Santalices Fernández, 2011)

El Convenio Constitutivo de la OMI, no establece objetivos directos en materia de protección marítima. las normas pertinentes señalan su facultad en torno a: Alentar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte factible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques; y atender las cuestiones administrativas y jurídicas relacionadas.⁶³

Es así que, el Convenio Constitutivo dispone de una alternativa para la actuación de la OMI, como la propia asamblea ha interpretado claramente la pertinencia para legislar en materia de protección marítima, como una derivación de la seguridad marítima. (Baker, Dic. 2005)

Así, en los propios objetivos de la organización se le faculta para examinar toda cuestión que, en relación con la navegación marítima y los efectos de ésta en el medio marino, pueda serle

⁶³ Organización Marítima Internacional (OMI). Convenio Constitutivo. Adopción 6 de marzo de 1948. Entrada en vigor: 17 marzo 1958. <http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/Convention-on-the-International-Maritime-Organization.aspx>

sometida por cualquier órgano u organismo especializado de las Naciones Unidas. (Enriquez, 2007)

Es por ello, que el objeto ampliado, o indirecto, se pone de manifiesto en varias resoluciones sobre terrorismo, tanto de la propia OMI como de la Asamblea General de la ONU.

(Anexo 29)

La OMI participa activamente en algunas de las labores y las actividades llevadas a cabo bajo los auspicios de la Dirección Ejecutiva del *Comité contra el Terrorismo*, del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y del *Equipo Especial para la lucha contra el terrorismo*, de la Asamblea General de las Naciones Unidas a través de las visitas conjuntas de evaluación a los países, la coordinación de la de creación de capacidad y el intercambio de políticas con otras entidades que participan en las Naciones Unidas asociadas, entre otras cosas, con la gestión de fronteras y cumplimiento de la ley.

Los instrumentos SUA (Suppression of Unlawful Act Against the Safety of Maritime Navigation - Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima), tratados en el Convenio Internacional para la Represión de la Financiación del Terrorismo), de la OMI se adoptaron en 1988 y fueron objeto de una revisión completa en 2005.

Los instrumentos SUA constituyen el marco jurídico internacional que garantiza que se adoptan las medidas apropiadas con respecto a las personas que cometan actos ilícitos contra la seguridad de los buques y de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental. Estos actos ilícitos enumerados en los instrumentos incluyen la captura de buques por la fuerza, los actos

de violencia contra las personas a bordo de los buques y la colocación de dispositivos a bordo de un buque que puedan destruirlos o causar daños.⁶⁴

B. Ciberseguridad

La Ciberseguridad se puede definir como:

“El conjunto de herramientas, políticas, conceptos de seguridad, salvaguardas de seguridad, directrices, métodos de gestión de riesgos, acciones, formación, prácticas idóneas, seguros y tecnologías que pueden utilizarse para proteger los activos de la organización y los usuarios en el ciberentorno”. (Osuna Rodríguez, 2017)

La tecnología de la información y los sistemas de tecnología operacional a bordo de los buques pueden ser pirateadas tan fácilmente como los sistemas en tierra. Este tipo de violaciones de las medidas de protección tienen el potencial de producir daños significativos en la protección y seguridad de los puertos, instalaciones marinas y otros elementos del sistema del transporte marítimo.⁶⁵

Por esta razón, la OMI ha tomado la iniciativa para transmitir al sector cómo enfrentarse a estos riesgos mediante la promoción de un enfoque de *Gestión de los Riesgos Cibernéticos*.⁶⁶

⁶⁴ Organización Marítima Internacional (OMI). Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima. Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas fijas emplazadas en la Plataforma Continental. Disponible en:

<http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/SUA-Treaties.aspx#:~:text=Convenio%20internacional%20para%20la%20represi%C3%B3n.de%20diciembre%20de%201999%E2%80%8B>.

⁶⁵ Organización Marítima Internacional (OMI). Protección Marítima. Ciberseguridad. Disponible en:

<http://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/piracy/Paginas/Default.aspx>

⁶⁶ Organización Marítima Internacional (OMI). Resolución OMI MISC.428 (98). Gestión de los Riesgos Cibernéticos Marítimos de los Sistemas de Gestión de la Seguridad. Disponible en:

http://www.imo.org/es/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Documents/Pages%20from%20MSC%2098-23-Add.1%20-%20Anexo%2010.pdf

El objetivo general es contribuir a la seguridad y a la protección del transporte marítimo, operacionalmente resiliente ante los riesgos cibernéticos. La OMI ha publicado la circular MSC-FAL.1/Circ.3, Directrices sobre la gestión de los riesgos cibernéticos marítimos.⁶⁷

a. Riesgo Cibernético

El riesgo cibernético marítimo se refiere a la medida del nivel de amenaza de un activo tecnológico por una circunstancia o sucesos posibles, que podrían causar fallos operacionales, de seguridad o protección del transporte marítimo al corromperse, perderse o ponerse en peligro información o sistemas.

Por gestión de los riesgos cibernéticos se entiende el proceso de identificación, análisis, evaluación y comunicación de riesgos de índole cibernética y de aceptación, evitación, transferencia o mitigación de esos riesgos hasta un nivel aceptable, teniendo en cuenta los costos y las ventajas para los interesados de las actuaciones emprendidas.⁶⁸

b. Directrices de la OMI

La OMI ha publicado la circular MSC-FAL.1/Circ.3, *Directrices sobre la gestión de los riesgos cibernéticos marítimos*.⁶⁹

Las directrices proporcionan recomendaciones de alto nivel sobre la gestión de los riesgos cibernéticos marítimos para proteger el transporte marítimo tanto de las actuales como de las

⁶⁷ Organización Marítima Internacional (OMI). Circular OMI MSC-FAL.1/Circ.3. Directrices sobre la Gestión de los Riesgos Cibernéticos Marítimos.

[http://www.imo.org/es/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Documents/MSC-FAL.1-Circ.3%20-%20Directrices%20Sobre%20La%20Gesti%C3%B3n%20De%20Los%20Riesgos%20Cibern%C3%A9ticos%20Mar%C3%ADtimos%20\(Secretar%C3%ADa\)%20\(1\).pdf](http://www.imo.org/es/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Documents/MSC-FAL.1-Circ.3%20-%20Directrices%20Sobre%20La%20Gesti%C3%B3n%20De%20Los%20Riesgos%20Cibern%C3%A9ticos%20Mar%C3%ADtimos%20(Secretar%C3%ADa)%20(1).pdf)

⁶⁸ Organización Marítima Internacional (OMI). Protección Marítima. Riesgo Cibernético.

<http://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/piracy/Paginas/Default.aspx>

⁶⁹ Organización Marítima Internacional (OMI). Circular OMI MSC-FAL.1/Circ.3. Directrices sobre la gestión de los riesgos cibernéticos marítimos.

[http://www.imo.org/es/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Documents/MSC-FAL.1-Circ.3%20-%20Directrices%20Sobre%20La%20Gesti%C3%B3n%20De%20Los%20Riesgos%20Cibern%C3%A9ticos%20Mar%C3%ADtimos%20\(Secretar%C3%ADa\)%20\(1\).pdf](http://www.imo.org/es/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Documents/MSC-FAL.1-Circ.3%20-%20Directrices%20Sobre%20La%20Gesti%C3%B3n%20De%20Los%20Riesgos%20Cibern%C3%A9ticos%20Mar%C3%ADtimos%20(Secretar%C3%ADa)%20(1).pdf)

nuevas amenazas y vulnerabilidades cibernéticas e incluyen elementos funcionales que contribuyen a la gestión efectiva de dichos riesgos.

El Comité de seguridad marítima, en su 98º periodo de sesiones, en junio de 2017, también adoptó la Resolución MSC.428 (98). *Gestión de los Riesgos Cibernéticos Marítimos en los Sistemas de Gestión de la Seguridad*.⁷⁰

La Resolución alienta a las Administraciones a garantizar que los riesgos cibernéticos se abordan debidamente en los sistemas de gestión de la seguridad a más tardar en la primera verificación anual del documento de cumplimiento de la compañía después del 1 de enero de 2021.

C. Delincuencia: Piratería y el robo a mano armada contra los buques

La OMI ha trabajado para abordar la piratería marítima durante algún tiempo y una serie de medidas, elaboradas en cooperación con los Estados Miembros y el sector del transporte marítimo, han contribuido a reducir la piratería significativamente en los puntos conflictivos del mundo. A finales de los años noventa y principios de la década de 2000, el foco se centró en el mar de China Meridional y los estrechos de Malaca y Singapur. Más recientemente, desde 2005, la OMI se ha focalizado en los actos de piratería frente a la costa de Somalia, en el golfo de Adén y el océano Índico en general.

La OMI ha publicado una serie de orientaciones que abordan las preocupaciones de protección marítima.⁷¹

⁷⁰ Organización Marítima Internacional (OMI). Circular OMI MSC-FAL.1/Circ.3. Directrices sobre la gestión de los riesgos cibernéticos marítimos.

[http://www.imo.org/es/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Documents/MSC-FAL.1-Circ.3%20-%20Directrices%20Sobre%20La%20Gesti%C3%B3n%20De%20Los%20Riesgos%20Cibern%C3%A9ticos%20Mar%C3%ADtimos%20\(Secretar%C3%ADa\)%20\(1\).pdf](http://www.imo.org/es/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Documents/MSC-FAL.1-Circ.3%20-%20Directrices%20Sobre%20La%20Gesti%C3%B3n%20De%20Los%20Riesgos%20Cibern%C3%A9ticos%20Mar%C3%ADtimos%20(Secretar%C3%ADa)%20(1).pdf)

⁷¹ Organización Marítima Internacional (OMI). Protección Marítima. Ciberseguridad.

www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/piracy/Paginas/Default.aspx

En el ámbito de la piratería y el robo a mano armada contra los buques se incluyen orientaciones para gobiernos, propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques, investigación de delitos y uso de personal armado. Las Mejores prácticas de gestión, elaboradas por el sector con un foco regional, también han sido diseminadas por la OMI.⁷²

D. Pandemias

Aunque no son consideradas como Nuevas Amenazas, las pandemias son de relevante atención cuando se presentan, ya que a través de la vía marítima se transporta más del 90% de mercancías en el mundo, siendo los puertos la puerta de entrada, así como de pasajeros, lo cual representa una gran amenaza por la transmisión de virus y bacterias que son transportadas de otros puertos del mundo, como lo ha sido la recientemente declarada Pandemia Mundial por el brote del COVID-19, originado en China.

a. Definición

Pandemia se define como una epidemia que se extiende a nivel global (afectación de al menos 3 continentes)

El cambio genético que le permite al virus de origen no humano adaptarse y transmitirse fácilmente entre humanos puede resultar de dos posibles mecanismos:

1. Reasociación: ocurre cuando se da un intercambio de material genético entre el virus humano y el virus aviar, que ocurre durante la coinfección en un hombre o un cerdo.

⁷² Organización Marítima Internacional. (OMI). Piratería y el robo a mano armada contra los buques Guidance Piracy. <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Pages/default.aspx>

2. Mutación adaptativa: es un proceso más gradual que conferiría al virus una creciente capacidad para unirse a las células humanas en las sucesivas infecciones de personas.

Es importante hacer la diferencia entre Pandemias, como ejemplo:

Los casos de influenza aviar en humanos y casos de virus de influenza pandémico.

En diciembre del 2003 se presentaron continuamente casos de influenza aviar en humanos, especialmente en Asia y se extendieron a África. El virus aviar no logró reasociarse o adaptarse lo suficiente en humanos como para que se haya vuelto un virus pandémico. Sin embargo, cada caso de influenza aviar en humanos, representó una nueva oportunidad para que el virus sufriera un cambio que le permitió esa temible adaptación convirtiéndose de fácil transmisión entre humanos.

b. Pandemia de Influenza del siglo XX

No todos los virus pandémicos se han comportado de igual forma, especialmente en cuanto a letalidad y grupos poblacionales más afectados. Para aclarar este concepto, a continuación se resumen las pandemias que se lograron documentar en el siglo pasado que, aunque se comportaron diferentes unas de otras, todas compartieron un punto en común: *“Su capacidad de provocar un número elevado de casos que ameritaron atención hospitalaria y un número elevado de muertes”*.

La historia sugiere que las pandemias de influenza nos han acompañado los últimos cuatro siglos. Los lugares que se indican le dieron nombre a la respectiva pandemia no necesariamente coinciden con los lugares donde el virus se adaptó o reasoció para convertirse en un virus humano, más bien, coinciden con los lugares en donde se identificó el virus como enfermedad masiva.

1. **Influenza española (1918):** Esta pandemia es el parámetro catastrófico con el que se comparan las pandemias modernas. Se estima que en esta pandemia de un 20% a un 40% de la población mundial se enfermó, con un número de muertes que sobrepasó los 40 millones de personas a nivel mundial. Solo en Estados Unidos de América, más de 500,000 ciudadanos murieron. Se caracterizó por su agresividad con los adultos jóvenes sin enfermedades de fondo, aunque también afectó las poblaciones de riesgo usuales.

Se documentaron casos donde una persona que se sentía bien en la mañana, iniciaba el cuadro clínico en la tarde y en la noche moría. De los decesos, los pacientes que no morían en pocas horas, lo hacían posteriormente debido a neumonías bacterianas secundarias. Fue producida por el virus de Influenza A/H1N1 que según estudios recientes, se transmitió y adaptó directamente de las aves al humano.

2. **Influenza Asiática (1957):** Los avances tecnológicos con respecto a la pandemia de influenza española permitieron una rápida identificación del virus causante (Influenza A/H2N2) y el desarrollo relativamente temprano de una vacuna, aunque fuera en cantidades muy limitadas. Este virus atacó niños, adultos jóvenes y mujeres embarazadas, aunque las tasas de mortalidad fueron más elevadas en adultos mayores. Aproximadamente 69800 ciudadanos estadounidenses murieron y alrededor de 2 millones de personas a nivel mundial.

3. **Influenza de Hong Kong (1968):** Esta pandemia fue identificada primeramente en Hong Kong y fue causada por el virus Influenza A/H3N2. Las personas mayores de 65 años murieron en mayor cantidad. El mismo virus volvió a circular en 1970 y 1972. El número de muertes alcanzó los 33 800 sólo en Estados Unidos durante

1968, y en el mundo más de 1 millón de personas murieron. Debido a la existencia y uso de antibióticos al momento de esta pandemia, el número de muertes por infecciones bacterianas secundarias fue menor proporcionalmente en comparación con las pandemias anteriores.

El virus H2N2 de la Pandemia de 1957 reemplazó al H1N1 de 1918, y en 1968, el H3N2 reemplazó al H2N2.

Posterior a estas pandemias, en el siglo pasado se conocieron tres alertas, una de influenza porcina en 1976, otra de influenza rusa en 1977 (cuando se reintrodujo el H1N1) y las más reciente de todas, la de influenza aviar de Hong Kong en 1997 (H5N1), la cual sigue latente hasta hoy. Este es el subtipo que ha mantenido a la comunidad expectante como virus con potencial pandémico, sin embargo, cualquier virus de influenza aviar podría desencadenar una pandemia.⁷³

c. Fases de una Pandemia de Influenza

La Organización Mundial de la Salud (OMI), en su Plan de preparación global contra influenza, del 2005 actualizó las fases de una pandemia de influenza que previamente había definido en 1999. La intención de esta redefinición es permitir una mejor evaluación de los riesgos y orientar la toma de decisiones en salud pública dependiendo del progreso de las fases. Se definen tres períodos (interpandémico, de alerta de pandemia y pandémico propiamente) que comprenden 6 fases, los cuales se encuentran en detalle en la **Tabla 21**.

⁷³ Ministerio de Salud de Costa Rica. Plan de Preparación y Respuesta en Situación de Pandemia de Influenza. Abril 2008. Pp. 13. Disponible en: https://www.paho.org/hq/dmdocuments/2010/NIPP_Costa_rica_2008.pdf?ua=1

Tabla 21.- Periodos Pandémicos

Periodos y Fases	Metas
Periodo Inter pandémico	
Fase 1. No han sido detectados nuevos subtipos de virus de Influenza en humanos. Un subtipo de Influenza que ha causado infección humana puede estar presente en animales. Si está presente en animales, el riesgo de infección humana o enfermedad es considerado bajo.	Fortalecer la preparación contra una pandemia de Influenza en el nivel global, regional y nacional.
Fase 2. No han sido detectados nuevos subtipos de Influenza en humanos, sin embargo, un subtipo circulante de Influenza tiene un riesgo substancial de causar enfermedad en humanos.	Minimizar el riesgo de transmisión a humanos, detectar y reportar esta transmisión si llega a ocurrir.
Periodo de Alerta de Pandemia	
Fase 3. Infecciones humanas con un nuevo subtipo, pero no hay transmisión de persona a persona, al menos casos raros de reporte de transmisión entre contactos cercanos.	Asegurar la rápida caracterización del nuevo subtipo de virus, así como su detección temprana, notificación y respuesta a casos adicionales.
Fase 4. Pequeños brotes pero la transmisión del virus de persona a persona es altamente localizada, lo que sugiere que el virus está incrementando a nivel de adaptación a humanos, pero aún no es totalmente transmisible. (Riesgo substancial de pandemia).	Contener el nuevo virus dentro de un foco limitado o retardar la transmisión para ganar tiempo para implementar medidas de preparación, incluyendo el desarrollo de vacunas.
Fase 5. Brotes más grandes, pero la transmisión humana a humano todavía es localizada, lo que sugiere que el virus está incrementando su nivel de adaptación a humanos, pero aún no es totalmente transmisible. (Riesgo substancial de pandemia).	Maximizar esfuerzos para contener o retardar la transmisión, para advertir sobre la pandemia, y ganar tiempo para implementar las medidas de respuesta ante la pandemia.
Periodo Pandémico	
Fase 6. Pandemia: Propagación incrementada y sostenida en la población en general.	Maximizar el impacto de la pandemia.

Fuente: Elaboración del Autor. CN. Torres Cabrera, Jesús M. 2020

Basados en experiencias anteriores, cuando se alcance la fase 6 (Pandemia), al menos una segunda, incluso una tercera ola de brotes causada por el nuevo virus puede ocurrir en los siguientes 3 a 9 meses de la epidemia inicial en un país o región en particular.

Cada ola podría prolongarse por 2 o 3 meses. La OMS estima que desde el momento de la declaratoria de inicio de la Pandemia, el virus puede extenderse hacia todos los continentes en término de 3 meses, debido al elevado número y la velocidad de los viajes aéreos internacionales en la actualidad.⁷⁴

En la siguiente figura, se observa un esquema que resume las fases de una Pandemia de Influenza. (**Figura 12**).

⁷⁴ Ministerio de Salud de Costa Rica. Plan de Preparación y Respuesta en Situación de Pandemia de Influenza. Abril 2008. Pp. 14-15. Disponible en: https://www.paho.org/hq/dmdocuments/2010/NIPP_Costa_rica_2008.pdf?ua=1

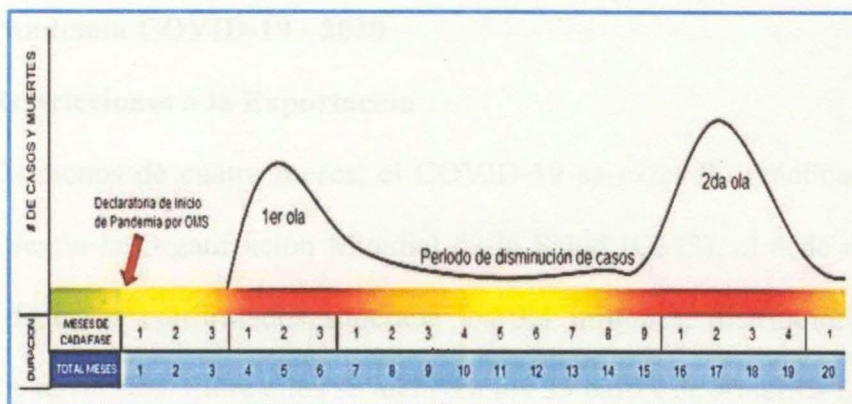


Figura 12.- Comportamiento esperado de una Pandemia de Influenza.

La pandemia se declarará terminada cuando la tasa de infección por influenza regrese a los niveles prepandémicos, y no se esperen más olas de enfermedad a gran escala. De acuerdo a lo que ha ocurrido a través de la historia, puede tomar aproximadamente 2 años para que esto suceda. El virus perderá virulencia conforme pase el tiempo y llegará a convertirse en un virus de influenza estacional. Según la OMS, en este momento nos encontraremos en la fase 3 del periodo de alerta.

La diferencia entre la fase 1 y la fase 2 está basada en el riesgo de infección o enfermedad en humanos, resultante de las cepas circulantes en animales. La diferencia está basada en varios factores y su importancia relativa de acuerdo al conocimiento científico actual. Estos factores pueden incluir patogenicidad en animales y humanos, ocurrencia en animales domesticados y ganado o solo en animales salvajes, mientras el virus sea enzoótico o epizoótico, geográficamente localizado, y/u otros parámetros científicos. La diferencia entre la fase 3, la fase 4 y la fase 5 está basada en la valoración del riesgo de una pandemia. Pueden ser considerados varios factores y su importancia relativa de acuerdo al conocimiento científico actual. Estos factores pueden incluir tasa de transmisión, localización geográfica y propagación, severidad de la enfermedad, presencia de genes de cepas humanas (si son derivados de una cepa animal) y/u otros parámetros científicos.⁷⁵

⁷⁵ Ministerio de Salud de Costa Rica. Plan de Preparación y Respuesta en Situación de Pandemia de Influenza. Abril 2008. Pp. 16. https://www.paho.org/hq/dmdocuments/2010/NIPP_Costa_rica_2008.pdf?ua=1

d. Pandemia COVID-19 - 2020

1. Restricciones a la Exportación

En menos de cuatro meses, el COVID-19 se extendió prácticamente en todo el planeta. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), al 4 de mayo de 2020, el número de casos confirmados superaba los 3,4 millones, distribuidos en 215 países, regiones y territorios. Entre ellos se incluyen los 33 países de América Latina y el Caribe, en los que a esa fecha se informaba de 248.672 casos confirmados. Un requisito indispensable para enfrentar adecuadamente esta pandemia es asegurar la disponibilidad oportuna y en cantidades suficientes de productos médicos y sanitarios en todos los países afectados. En esa categoría se incluyen, entre otros, medicamentos, insumos médicos, kits de diagnóstico, ventiladores mecánicos, mascarillas y otros equipos de protección personal para la población en general y, especialmente, para los profesionales de la salud más expuestos al virus.

La producción de medicamentos y otros insumos médicos y sanitarios se encuentra altamente concentrada en los países industrializados y un número reducido de países en desarrollo, principalmente de Asia. Por ello, el comercio internacional juega un rol crucial en garantizar su disponibilidad en las regiones y los países, especialmente en desarrollo, que hoy los necesitan con urgencia, pero que no disponen de suficientes capacidades productivas propias, al menos en el corto plazo. Sin embargo, desde marzo han proliferado las restricciones a la exportación de productos médicos y sanitarios, incluso en algunos de los principales proveedores mundiales. Así, algunos elementos dimensionaron el probable

impacto de esas medidas en la capacidad de los países de la región de responder adecuadamente a la pandemia del COVID-19.⁷⁶

2. Afectaciones a las tripulaciones de los buques.

En sus observaciones para el seminario web (29/jun/2020), el Secretario General de la OMI, dijo:

“El trabajo de la gente de mar es único y esencial. La gente de mar está en primera línea en esta lucha mundial. Merece por ello nuestro agradecimiento. La gente de mar también necesita y merece, sin embargo, que los gobiernos adopten en todas partes medidas humanitarias, rápidas y decisivas, no solo durante la pandemia, sino en todo momento”. (Lim, 2020).⁷⁷

Durante la pandemia de COVID-19, los buques, que dependen fundamentalmente de la gente de mar, han seguido apoyando la cadena de suministro mundial. Ahora se necesita liderazgo y acción para traer de vuelta a la gente de mar, que está fatigada, dijo Guy Platten, Secretario General de la Cámara Naviera Internacional (ICS). El número de marinos varados es de 400 000, de los cuales 200 000 deben abandonar los barcos y un número similar debe reemplazarlos.

El transporte marítimo es realmente una industria mundial y necesitamos que los gobiernos aporten una solución mundial, dijo Stephen Cotton, Secretario General de la

⁷⁶ Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Restricciones a la Exportación de Productos Médicos.

<https://www.cepal.org/es/publicaciones/45510-restricciones-la-exportacion-productos-medicos-dificultan-esfuerzos-contener-la>
https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45510/1/S2000309_es.pdf

⁷⁷ Lim, Kitack (2020). Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI). Sala de Prensa. Noticias. Seminario Web del 29/jun/2020. <http://www.imo.org/es/MediaCentre/WhatsNew/Paginas/Default.aspx>

Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF), para dar solución a la situación y que los marinos de todo el mundo, puedan regresar a sus hogares. La ITF no ha dejado de recibir diariamente correos electrónicos de cientos de marinos, en los que expresan su preocupación por la prolongación de los contratos bajo coacción. Esto afectará a su capacidad de realizar operaciones seguras, poniéndose en riesgo tanto a sí mismos como a la cadena de suministro mundial y potencialmente el medio ambiente, advirtió.⁷⁸

3. Afectaciones del COVID-19, al Sector Marítimo y Portuario

Los efectos del brote de coronavirus COVID-19, se extendieron mucho más allá de la salud y la amenaza para la vida humana. Las predicciones han sido confirmadas y ya hay indicios que el virus ha tenido un impacto significativo en el comercio internacional y las industrias marítima y portuaria.

Dado que la economía China está altamente integrada en la economía global, es probable que la epidemia tenga un impacto más amplio en las cadenas de suministro internacionales.

China no solo es el mayor exportador del mundo, también alberga siete de los diez puertos más activos y una importante línea de transporte de contenedores.

Ahora bien, a pesar que la propagación del virus en China esta aparentemente controlada, el coronavirus continúa propagándose en el mundo. Estados Unidos e Italia, ahora son los países con mayor cantidad de casos reportados, lo que hará que la industria

⁷⁸ Organización Marítima Internacional (OMI). Sala de Prensa. Noticias. Los gobiernos deben tomar medidas para traer a los marinos a casa (29/06/2020). <http://www.imo.org/es/MediaCentre/WhatsNew/Paginas/Default.aspx>

naviera se deba preparar para el inevitable impacto que ha tenido esto en el comercio marítimo, como resultado de la reducción de los zarpes y viajes, el cierre de las fronteras y la negativa de ingreso a los buques en algunos puertos del mundo.⁷⁹

La OMI (Organización Marítima Internacional) el pasado 19 de marzo se pronunció a través de su Secretario General, el cual subraya la necesidad vital de mantener el comercio por mar y proteger el bienestar de la gente de mar.

De igual forma el funcionario señala que en estos tiempos difíciles la capacidad de los servicios de transporte para entregar bienes vitales, incluidos suministros médicos y alimentos será fundamental para responder y en última instancia superar esta pandemia.

Finalmente, resalta la importancia que el flujo de comercio por mar no se vea interrumpido innecesariamente.⁸⁰

Hay muchas implicaciones potenciales para la industria del transporte marítimo, por ejemplo, con respecto a la salud de la tripulación y los pasajeros, la dificultad con los cambios de la tripulación o la negativa de la tripulación a ir a un área afectada.

Por otro lado, también puede haber demoras en los puertos de escala chinos y los subsecuentes puertos como consecuencia que la carga ya no esté disponible o que ya no sea posible cargarla o descargarla.

Existen algunos problemas clave y las posibles implicaciones que los propietarios de carga y los gerentes de riesgos deben de considerar:

⁷⁹ Marine & Port Consultant SAS. Afectaciones del COVID-19, al Sector Marítimo y Portuario.
<https://storymaps.arcgis.com/stories/8850989dd8974938b06c68b2728298d2/print>

⁸⁰ Marine & Port Consultant SAS. Acciones implementadas por la OMI
<https://storymaps.arcgis.com/stories/8850989dd8974938b06c68b2728298d2/print>

a) **Acumulación de carga**

El valor de las mercancías acumuladas en tránsito en un puerto o almacén puede exceder el límite de acumulación permitido por el contrato de seguro. Para garantizar una cobertura adecuada y para determinar si se aplicarán primas adicionales, el cliente debe comunicarse con su asegurador tan pronto como se den cuenta de la situación. **(Figura 13)**

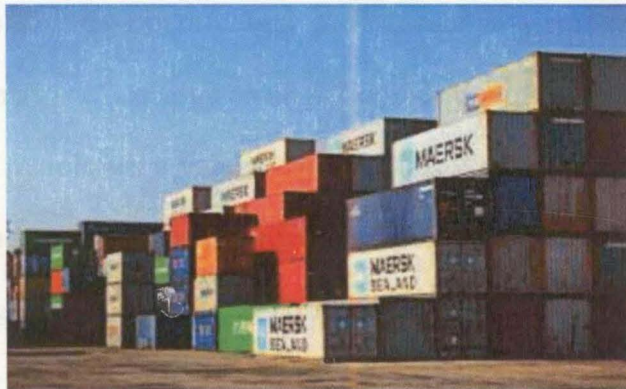


Figura 13.- Acumulación de Carga
Fuente: Marine & Port Consultant SAS. 2020

b) **Demoras y Retrasos**

La llegada del envío al destino asegurado más allá de la fecha prevista de llegada podría tener implicaciones financieras para todas las partes involucradas en el proceso de envío. En general, la demora no es una causa de pérdida cubierta por el contrato de seguro tradicional. **(Figura 14)**



Figura 14.- Demoras y Retrasos
Fuente: Marine & Port Consultant SAS. 2020

c) **Cláusula de Demora**

La cláusula de demora es una garantía primordial incluida en los contratos de seguro de carga que excluye la cobertura por pérdidas debido a demoras, incluso si la demora fue causada por un peligro asegurado.

d) **Cargos por Demora**

El tiempo excesivo para cargar o descargar una embarcación, o el despacho de mercancías del puerto de descarga en un período de tiempo prescrito, o la devolución tardía de contenedores, remolques o vagones pueden resultar en tarifas por demora y / o multas por demora cobradas al remitente / propietario de los bienes.

Estos cargos de demora no son recuperables bajo el contrato de seguro de carga a menos que el retraso o la retención de las unidades sea por instrucción de la aseguradora para inspección o inspección después de una pérdida. (Figura 15)



Figura 15.- Clausula de Demora y Cargos por Demora
Fuente: Marine & Port Consultant SAS. 2020

e) **Desvío de Carga**

En caso de puertos inseguros, el barco se reserva expresamente el derecho de desviarse a otro puerto que no esté descrito en el conocimiento de embarque. La política de carga tradicional incluye una cláusula de desviación que permite ciertas demoras o desviaciones en tránsito sin anular la cobertura.

Sin embargo, no todos los contratos de seguro de carga cubrirán los costos adicionales de despacho y envío asociados con la desviación. Este es particularmente el caso si el cliente tiene un formulario de política de carga emitido por el transportista frente a los formularios de carga manuscritos de otras aseguradoras. **(Figura 16)**

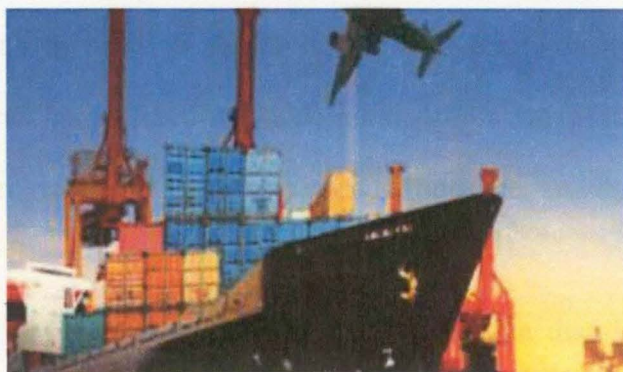


Figura 16.- Desvío de Carga

Fuente: Marine & Port Consultant SAS. 2020

f) Otros Riesgos

Otros riesgos a ser monitoreados incluyen interrupción en las entregas de cargamentos de importación y exportación, posibles cierres de puertos y / o la desaceleración o interrupción de los servicios y operaciones portuarias y logísticas. Las principales líneas de contenedores disminuyeron sus arribos a puertos de China, lo que causó retrasos en los movimientos de carga.⁸¹ **(Figura 17)**

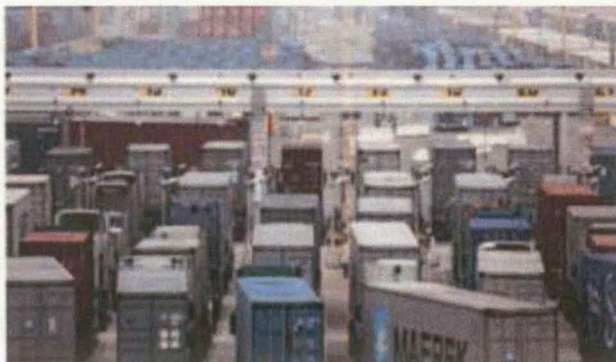


Figura 17.- Otros Riesgos

Fuente: Marine & Port Consultant SAS. 2020

⁸¹ Marine & Port Consultant SAS. Afectaciones del COVID-19, a la Industria Marítima y Portuaria.
<https://storymaps.arcgis.com/stories/8850989dd8974938b06c68b2728298d2/print>

4. Cifras del impacto del COVID-19 sobre la Industria Marítima y Portuaria

Las estrictas medidas de contención impuestas por los gobiernos en todo el mundo están dando como resultado un crecimiento económico global sustancialmente menor y, en consecuencia, una menor demanda del movimiento de mercancías.

Las medidas preventivas ya han tenido un impacto directo en el envío y, a medida que el virus continué extendiéndose, la demanda global disminuirá aún más a medida que las restricciones en los mercados vitales para la industria, se vuelvan más estrictas.

a) Asia

En China, el brote de coronavirus ocasionó una disminución significativa en el número de barcos que llegan a sus puertos. De acuerdo al Ministerio de Transporte chino reportó una disminución respecto al año 2019, en los dos primeros meses del año en sus principales puertos, para el manejo de carga (6%) y contenedores (10,6%). Para los puertos de contenedores Shanghái y Ningbo-Zhoushan disminuyeron sus movimientos entre enero y febrero en 10,7% respecto a 2019, mientras que los puertos de Shenzhen y Suzhóu se redujeron en 12,8% y 23,9% en el mismo periodo. Por su parte, el movimiento de carga registró una disminución para los puertos de Shanghái (14,7%) y Tangshan (10,1%).

El 31 de enero, China ofreció la cláusula de fuerza mayor a empresas que no podían cumplir obligaciones contractuales en medio del brote de coronavirus.

Desde el mes de febrero se reportó que miles de contenedores de China estaban varados en los puertos de la India, ya que los documentos necesarios para procesarlos permanecían sin firmar por los cargadores en áreas gravemente afectadas por el brote de coronavirus.

“La caída de las exportaciones podría prolongarse a lo largo de 2020”, estimando que las exportaciones de China en el segundo trimestre podrían contraerse hasta un 30% interanual”. (Evans-Pichards. 2020)⁸²

La asociación portuaria de China espera que los volúmenes de manipulación de contenedores caigan del 5% al 10% en el segundo trimestre respecto al año anterior, mientras que también se espera que las importaciones de materiales industriales como el carbón y los minerales disminuyan junto con la caída de la producción nacional.⁸³

b) Estados Unidos

Por otro lado, el Puerto de Los Ángeles, el mayor puerto de contenedores de EE. UU, anunció recientemente que los volúmenes de carga cayeron un 22,48% para importaciones y en 5,67% para exportaciones en el mes de febrero en comparación con 2019.⁸⁴

c) Industria del Petróleo

El director ejecutivo del comerciante de petróleo Vitol, Russel Hardy, estimó que la escala del colapso alcanzaría un máximo de entre 15 y 20 millones de barriles por día (BPD), en el momento de los albores de la pandemia, con un promedio de 5 millones de BPD, para 2020. La flota mundial de petroleros de crudo, que comprende unos 2,200 buques, transporta aproximadamente la mitad del total de 100 millones de BPD, de petróleo consumidos, con Vitol uno de los mayores cargadores de petróleo y productos refinados.

⁸² Evans-Pritchard, Julian. Economista Senior de China en Capital Economics.

<https://storymaps.arcgis.com/stories/8850989dd8974938b06c68b2728298d2/print>

⁸³ Marine & Port Consultant SAS. Cifras del impacto del COVID-19 sobre la Industria Marítima y Portuaria. Asia.

<https://storymaps.arcgis.com/stories/8850989dd8974938b06c68b2728298d2/print>

⁸⁴ Marine & Port Consultant SAS. Cifras del impacto del COVID-19 sobre la Industria Marítima y Portuaria. Estados Unidos. <https://storymaps.arcgis.com/stories/8850989dd8974938b06c68b2728298d2/print>

Las tasas de los cargueros más grandes de crudo ahora equivalen a ganancias de \$ 89,277 diarios, según la Bolsa de Báltica con sede en Londres, por debajo del récord de \$ 264,072 establecido el 16 de marzo. Los Suezmax,⁸⁵ son 161% más bajos a \$ 50,512 por día, mientras que los tamaños Aframax,⁸⁶ disminuyeron por un segundo día, llegando a \$ 49,861.⁸⁷

d) Canal de Panamá

Por su parte, el administrador del canal de Panamá, por conducto de Ricaurte Vásquez, precisó que hasta ahora han sido cancelados 52 tránsitos: 35 cruceros y 17 buques de otro tipo, especialmente contenedores, que es el segmento líder del negocio.

"No hemos recibido en plena fuerza cuál va a ser la reducción de tránsitos", dijo el administrador, que predijo que ello dependería de la operación en los puertos de la costa este de Estados Unidos y de la aparente recuperación de la producción en Asia, especialmente en China. Así, sería a finales del mes de abril, cuando habría un volumen de tráfico que respondería a esas circunstancias, indicó Vásquez.⁸⁸

e) Líneas Navieras

Las tasas de utilización de buques portacontenedores desde Shanghái a América del Norte y Europa fueron del 85% en la última semana de marzo, una disminución de 10

⁸⁵ **SUEZMAX.**- Según las limitaciones físicas, los barcos Suezmax están hechos **para poder navegar por el Canal de Suez**. Son buques de tamaño medio con capacidad entre 120,000 y 200,000 TPM. En este caso, largo (eslora) y ancho (manga), no son limitantes y tan sólo necesitan ajustarse a un calado de 20 m y a la altura máxima que establece el puente del Canal de Suez, es decir, 68m.

⁸⁶ **AFRAMAX.**- Según las siglas **AFRA (Average Freight Rate Assessment)**, un sistema estandarizado de tarifas de petroleros. Los buques Aframax son petroleros de tamaño medio que pueden cargar entre 80,000 y 120,000 TPM. Son perfectos para el comercio de **petróleo a corta y media distancia**, principalmente en regiones de baja producción. <https://www.bilogistik.com/blog/tipos-buque-segun-tamano/>

⁸⁷ Marine & Port Consultant SAS. Cifras del impacto del COVID-19 sobre la Industria Marítima y Portuaria. Industria del Petróleo. <https://storymaps.arcgis.com/stories/8850989dd8974938b06c68b2728298d2/print>

⁸⁸ Marine & Port Consultant SAS. Cifras del impacto del COVID-19 sobre la Industria Marítima y Portuaria. Canal de Panamá. <https://storymaps.arcgis.com/stories/8850989dd8974938b06c68b2728298d2/print>

puntos porcentuales respecto a una semana anterior, según mostraron datos rastreados por Shanghai Shipping Exchange.

Las tarifas de flete también se redujeron, con rutas europeas que bajaron un 3,1% semanal a partir del 27 de marzo a \$ 764 por unidad equivalente de veinte pies (TEU), y las rutas a la costa oeste de EE. UU., cayeron un 2,2% a \$ 1,515 por TEU.⁸⁹

5.2 Reacción ante la Amenaza

La seguridad portuaria es parte esencial de una operación segura, libre de riesgos y competitiva del sistema de transporte marítimo; promueve el desarrollo del comercio exterior, y es un elemento esencial de la competitividad comercial marítima que no se puede lograr simplemente modernizando la infraestructura portuaria e incrementando la productividad operativa.

La seguridad portuaria puede surgir como tema sustancial en las negociaciones de comercio internacional y deben coordinarse las orientaciones del gobierno y el sector, para facilitar la aplicación de soluciones efectivas. Las autoridades portuarias deben crear los medios para intercambiar información actualizada sobre temas de seguridad portuaria y para difundir inteligencia en el sector comercial. A través de este criterio, los programas de seguridad de los puertos pueden adquirir el alcance de alianzas nacionales de numerosos programas de seguridad portuaria que funcionen en forma cooperativa con todos los demás elementos del sector marítimo.⁹⁰

⁸⁹ Marine & Port Consultant SAS. Cifras del impacto del COVID-19 sobre la Industria Marítima y Portuaria. Líneas Navieras. <https://storymaps.arcgis.com/stories/8850989dd8974938b06c68b2728298d2/print>

⁹⁰ Comunidad Andina. Seguridad Portuaria. Reacción ante Amenaza. [intranet.comunidadandina.org > sg.col.p.iii.di.7.doc](http://intranet.comunidadandina.org/sg.col.p.iii.di.7.doc)

5.2.1 Cooperación entre el Sector Marítimo y el Gobierno

La cooperación del sector marítimo y el gobierno, es necesaria para abordar el complejo problema de la seguridad marítima. Para establecer esta cooperación, los departamentos de seguridad de los puertos deben establecer relaciones de cooperación con las autoridades judiciales, autoridades policiales, los embarcadores, empresas navieras y finalmente con las empresas de seguros.

La rentabilidad de las operaciones portuarias y de las relaciones comerciales dependen de la seguridad de los corredores comerciales a través de los cuales se realizan estas actividades. Por lo tanto, el alcance de la seguridad portuaria va más allá de las instalaciones físicas del puerto, e incluyen seguridad de otros puertos, embarcadores, transportistas intermodal, los aseguradores etc., que transportan carga y/o pasajeros a través de una red comercial interdependiente. Mediante estas relaciones de cooperación, se pueden economizar esfuerzos e incrementar efectivamente el grado de seguridad que ofrece el sistema de transporte marítimo en todos sus aspectos.⁹¹

5.3 La Protección Marítima y Portuaria en el Contexto de las Nuevas Amenazas

Aunque se ha avanzado mucho en la coordinación entre autoridades marítimas, así como, con y entre, el transporte marítimo en los mares del mundo, aún subsisten y nada hace pensar que vayan a desaparecer, algunas amenazas que pueden provocar importantes estragos al comercio internacional. Entre ellas es preciso mencionar *La Piratería*, en las rutas comerciales que se ha incrementado en aquellas zonas marítimas donde los países ribereños no han desarrollado los medios adecuados para su efectivo control. Los piratas se apropian de buques enteros, de su carga o parcialidades de ella, hacen desaparecer o secuestran a las tripulaciones. Mayor frecuencia tienen

⁹¹ Ib. Cooperación entre el Sector Marítimo y el Gobierno. intranet.comunidadandina.org > [sg.col.p.iii.di.7.doc](#)

los actos de piratería en la zona del estrecho de Singapur y Malasia y en el océano Índico, pero también se han visto en las costas de África, Colombia, Venezuela y Brasil.

Las migraciones ilegales en embarcaciones, que cuentan con precarias condiciones de seguridad, llevando a personas que intentan llegar a lugares en que esperan encontrar mejores perspectivas de vida, constituye otro factor que limita y complica el libre tránsito de las naves comerciales. Esta limitación está referida a la obligación de toda nave de prestar auxilio en la mar, cuando la seguridad de la vida humana esté comprometida.

Si bien el tráfico de mercancías peligrosas está regulado y normado internacionalmente, el estado ribereño por el que circulan dichas cargas, tiene el deber de asegurar el tránsito seguro y expedito.

El contrabando de mercancías prohibidas y armamento se relaciona con organizaciones terroristas o delictivas que requieren dicha mercancía o armas para la consecución de sus objetivos y que utilizan el mar como medio de traslado de estas cargas.

El progresivo deterioro del medio ambiente y los daños ecológicos susceptibles de ser causados por un desastre marítimo, pueden transformarse en una amenaza al transporte marítimo, al limitar y restringir su libre desplazamiento. Por otro lado, la toma de conciencia por parte de la población, en cuanto a la imperiosa necesidad de preservar mares limpios y seguros, impone a las empresas navieras, exigencias y estándares más altos de seguridad en sus naves.⁹²

El narcotráfico es la amenaza que con mayor frecuencia se concreta y que demanda mucha actividad para su prevención, tanto en el mar, como en puerto. Normalmente las naves, sin la anuencia de sus armadores e incluso de sus tripulaciones, son utilizadas por los narcotraficantes como medio de transporte, lo que implica que al ser descubiertas, sean retenidas y sufran las

⁹² La Seguridad Marítimo-Portuaria, en el Contexto de las Nuevas Amenazas. p. 2.
<https://revistamarina.cl/revistas/2003/5/robinson.pdf>

consecuencias legales correspondientes y por tanto quedan impedidas de servir a su propósito por un tiempo prolongado.

El crimen organizado, asociado al narcotráfico o a los robos en las naves, constituye otra fuente de peligros para el comercio marítimo.

Las organizaciones terroristas y aquellas que se oponen al fenómeno de la globalización, han encontrado los medios para actuar en contra de uno de los símbolos y medios que materializan directamente esta apertura de mercados y liberalidad económica: el comercio internacional.

Con el acontecimiento del 11 de septiembre de 2001, se ha tomado conciencia de que los actos terroristas pueden alcanzar cualquier parte del mundo, tanto sobre blancos civiles como militares, en tierra o en el mar.

Lo que más nos preocupa son los ataques terroristas sobre las naves mercantes que realizan el comercio marítimo internacional; además, la utilización de buques como vehículos de ataque contra terminales marítimos o pasos estratégicos, como el canal de Panamá, el estrecho de Magallanes o el canal de Suez.

La otra preocupación es el terminal portuario, el que puede ser blanco del terrorismo a través de una serie de vectores tales como contenedores con armas de destrucción masiva, químicas o bacteriológicas, o explosivos con mecanismos de autobomba, etc.⁹³

Intentando definir esta amenaza podemos decir que un terrorista marítimo, es aquel que, con propósitos políticos o con el objetivo de influir en el ejercicio de los derechos de otro Estado o entidad política, intenta uno o una combinación de los siguientes actos:

- A. Capturar o ejercer control ilícito sobre un buque u otra estructura marítima mediante amenaza o por la fuerza.

⁹³ La Seguridad Marítimo-Portuaria, en el Contexto de las Nuevas Amenazas. p. 3.
<https://revistamarina.cl/revistas/2003/5/robinson.pdf>

- B. Llevar a cabo un acto de violencia, contra una o más personas a bordo, con la posibilidad de poner en peligro la seguridad en la navegación.
- C. Destruir o dañar un buque, plataforma marítima, cargamento, ayudas a la navegación o terminales, u obstaculizar pasos estratégicos.
- D. Difundir intencionalmente información falsa que ponga en peligro la seguridad en la navegación.

Las organizaciones terroristas pueden utilizar el tráfico marítimo para sus fines, aprovechando el elevado número y volumen de carga que se mueve, como asimismo la soledad y amplitud de los mares en que navegan los buques en sus desplazamientos entre puertos, lo que los hace muy difíciles de controlar.

El atentado terrorista utilizando contenedores o buques cargueros, puede llevar y hacer detonar un arma nuclear o biológica, en áreas densas de población o en áreas productivas. El daño que se le puede causar a la infraestructura portuaria, y por consiguiente, a la economía de un país, es enorme, más aún si se considera el efecto en la credibilidad del país donde se embarcó la carga en el contenedor o por los que transitó en su camino al destino donde se produjo el hecho.⁹⁴

5.4 Los Desafíos a la Seguridad Marítima y Portuaria en el Nuevo Escenario Internacional

Los Desafíos a la Seguridad Marítima y Portuaria en el contexto de las Nuevas Amenazas, se presentan aspectos novedosos sobre un asunto ya conocido, por cuanto los buques y la navegación marítima, desde siempre, han sufrido amenazas a su seguridad. Los actos de piratería,

⁹⁴ La Seguridad Marítimo-Portuaria, en el Contexto de las Nuevas Amenazas. p. 4.
<https://revistamarina.cl/revistas/2003/5/robinson.pdf>

los ataques armados, la inmigración ilegal, el contrabando de drogas y polizones, han constituido ilícitos de antigua preocupación por parte de los países con tradición y comercio marítimos.

Sin embargo, a partir del secuestro del buque de pasajeros de bandera italiana “Achille Lauro” por terroristas, el 8 de octubre de 1985, durante un crucero entre Alejandría y Port Said, con la muerte de un pasajero y más recientemente, con los irracionales 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, para garantizar la seguridad del pasaje, las tripulaciones y el buque, en favor de la integridad de la vida y los bienes comprometidos en la navegación.

Estados Unidos, considerando la magnitud de la amenaza, ha adoptado múltiples resguardos normativos y operativos de control y fiscalización en sus puertos y terminales, destacándose que, en el marco de su liderazgo mundial en la lucha contra el flagelo, y considerando la Inter jurisdiccionalidad en la navegación, ha extendido su esfera de interés a los puertos, buques mercantes y cargas de países extranjeros, como potenciales amenazas a su propia seguridad. Bajo referencias de la Circular MSC/CIR 443 del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, ha incorporado nuevas normas al Código Federal de Regulaciones (CFR).

Además, el país del norte ha promovido la sanción, por parte de la OMI, de enmiendas significativas a los Capítulos V y XI del Convenio SOLAS (**Anexo 30**), un proyecto de Código PBIP, y otras medidas relacionadas al control de contenedores y a la identificación de la gente de mar y personal portuario.

En este contexto y como país marítimo geográficamente distante de los grandes centros de consumo del mercado mundial, la República Argentina presenta hoy, en puertos y vías navegables,

una gestión de seguridad de apoyo a su comercio exterior, base de su economía, caracterizada por una red de facilitación a la casi totalidad del transporte de pasajeros y cargas por agua.

A partir de setiembre de 2001, por propia disposición y bajo recomendaciones de la Organización Marítima Internacional, nuestro país también ha implementado medidas potenciando las actividades de prevención general y protección de los espacios marítimos de jurisdicción nacional y puertos, con el fin de incrementar el nivel de seguridad. Atendiendo especialmente a las personas, los muelles operativos, los servicios, las responsabilidades, los pasajeros, el equipaje, la carga y la correspondencia, nuestro país ha adoptado un sistema de evaluación de riesgo correspondiente al nivel II de las prescripciones proyectadas por OMI. Definidas las áreas de sensibilidad operativa prioritarias, se han diseñado medidas para terminales, zonas de fronteras e inteligencia de seguridad.

Esta contribución se orienta al análisis de esta cuestión por considerarla de capital importancia para, por un lado, reafirmar el categórico rechazo al terrorismo internacional, alentando la adopción de las necesarias medidas de prevención para neutralizar su accionar en las sensibles áreas de nuestras exportaciones y, a la vez, procurar esclarecer su impacto en la fluidez del transporte por agua del comercio exterior, para visualizar así las mejores formas de su seguridad.

El enfoque será, sobre los nuevos procedimientos de seguridad en terminales, buques e interfaz buque-puerto, en clave de interpretación de aspectos particulares que signifiquen elementos de conciliación o divergencia, en el actual equilibrio de las obligaciones de los buques, las empresas de navegación, las compañías de turismo internacional y la ineludible responsabilidad pública de un Estado contratante del SOLAS.

A. Generalidades

Inicialmente, se puede comprobar que, luego de los atentados terroristas de Nueva York y Washington del 11 de setiembre de 2001, se ha iniciado un proceso de adopción de nuevas medidas de seguridad marítima y portuaria que, en su mayoría, formarán parte del Convenio SOLAS.

La sanción de las modificaciones al Convenio, obligará a los Estados miembros de la organización, y contratantes del acuerdo, a incorporar a la normativa positiva los instrumentos recomendados por la organización.

B. Exposición Argumental

a. Los desafíos a la seguridad marítima en el nuevo escenario mundial.

La situación mundial, a principios de siglo XXI ha sido objeto de profundos y diversos análisis tendientes a determinar los caminos prospectivos para el montaje de escenarios futuros.

b. El fenómeno de la globalización.

Ha generado nuevas formas de relación e interdependencia a nivel internacional. Con la transnacionalización de las actividades económicas y de los vínculos de los productos, se comprueba hoy gigantescos movimientos de capital y flujos informativos, favorecidos por los adelantos tecnológicos y el fin del mundo bipolar. La caída del socialismo real ha generado un escenario occidental caracterizado por la consolidación de la hegemonía unipolar de los Estados Unidos, la extensión de los regímenes democráticos de gobierno y la economía de libre mercado.

c. Los desafíos a la seguridad marítima y portuaria en el nuevo escenario internacional

En ese contexto, a la agenda internacional de conflictos que ya a fines del siglo pasado registraba nuevas formas de criminalidad delictivas global, conflictos regionales de características étnicas y religiosas, proceso de fragmentación social que impulsaron la aparición de fenómenos como las migraciones masivas, aumento de la desocupación y la pobreza, se ha incorporado recientemente la amenaza real del terrorismo internacional del que ha sido blanco Estados Unidos y otras regiones del mundo. Esta forma de violencia y criminalidad organizada, se agrega a las actividades delictivas transnacionales del contrabando de armas, materiales críticos, tráfico de órganos humanos, trata de blancas y venta de menores y atenta, particularmente, contra la propiedad y la vida de las personas, generando posibilidad de daños de magnitud en las sociedades y en la economía de los Estados.

En el Cono Sur el proceso de integración regional, con la expresión del MERCOSUR y la Hidrovía Paraná-Paraguay, ha provocado entre Argentina y los países vecinos un aumento del tránsito de personas, vehículos, buques, mercaderías e incrementos de las transacciones comerciales y financieras, dentro de un marco de flexibilidad de controles fronterizos que se observan muy exhaustivamente por su potencial vulnerabilidad.

Simultáneamente, con el intercambio comercial, se ha incrementado el tránsito del transporte terrestre, marítimo y fluvial de cargas y pasajeros, elevando los riesgos de accidentes y otras interrupciones, tanto en las rutas como en las vías navegables. Es sabido que estas alteraciones generan demoras en la entrega de mercaderías, afectando la

competitividad de los productos nacionales y provocando eventualmente el deterioro del medio ambiente por derrames de hidrocarburos o mercancías peligrosas. En un marco de facilitación del comercio, los países de la región han priorizado políticas públicas de seguridad basadas en principios de prevención y disuasión y ejecutadas con controles inteligentes de fronteras, puertos, aeropuertos, rutas interjurisdiccionales y corredores bioceánicos.

Así, la seguridad económica en esta región con posición excéntrica al tráfico mundial, es considerada como un aspecto o dimensión de la seguridad en su propio derecho, en tanto su vulneración tiende a provocar, no solamente consecuencias al comercio, sino también contribuir a la negligencia en materia de medidas para la protección del medio ambiente.

Queda expuesto consecuentemente que los desafíos a la seguridad en el nuevo escenario internacional provocado por la irrupción del terrorismo, en esta zona del planeta, se halla estrechamente imbricado al desarrollo, por afectar la producción y comercialización en la actual estructura económica. El comercio y el transporte multimodal son considerados subsistemas del sistema total de producción y los puertos están conceptualizados como centros de servicios al transporte y la industria. (B. Robaldo. 2002)⁹⁵

⁹⁵ B. Robaldo (2002). Red de Seguridad y Defensa de América Latina (RESDAL). Centro de Estudios Estratégicos de Seguridad Marítima y Protección Ambiental (CEESMPA). Los Desafíos a la Seguridad Marítima y Portuaria en el Nuevo Escenario Internacional. <https://www.resdal.org/Archivo/d0000261.htm>
<https://www.dimar.mil.co/Conozca-Dimar/Seguridad-mar%C3%ADtima-y-portuaria/Protecci%C3%B3n-mar%C3%ADtima/El-C%C3%B3digo-PBIP-en-Colombia/proteccion-maritima-0>

6. Análisis de los riesgos, amenazas y vulnerabilidades en los Principales Puertos Latinoamericanos

La Guardia Costera de los Estados Unidos (USCGC), ha implementado un enfoque basado en el riesgo para mejorar la seguridad marítima.

La Organización Internacional del Trabajo (OIT) ha desarrollado una herramienta universal para ayudar en el proceso de evaluación.

Se desarrolla una lista de escenarios y luego se examina cada escenario con las medidas de seguridad existentes en una instalación portuaria determinada o en un buque.

Los resultados proporcionan un medio para abordar primero los escenarios de mayor riesgo y diseñar estrategias que brinden la mayor mejora en la seguridad.

Seguir el proceso producirá una puntuación de vulnerabilidad con respecto a un escenario en particular. Basado en ese número, un nivel de prioridad comparable recomendado.

Es fundamental tener en cuenta que los resultados no pretenden ser la única base para desencadenar o eliminar la necesidad de medidas específicas, sino que son una herramienta para identificar dónde es más débil su postura de seguridad.

A. Procedimiento:

- a. El primer paso es desarrollar una lista de objetivos.
- b. Considerar los posibles escenarios que puedan suceder en una instalación portuaria, que sean los más reales.
- c. Antes del proceso, se debe realizar un diálogo con las autoridades portuarias, que puedan proporcionar información relevante sobre una potencial amenazas:
 1. Qué grupos delincuenciales existen, sus capacidades, entrenamiento, armas y equipamiento don el que cuentan.

2. Considerar los objetivos/eventos, que tienen un origen no terrorista (derrames de petróleo, liberación de material peligroso, polizones).

B. Identificar posibles blancos potenciales:

a. Revisar las funciones y operaciones esenciales:

1. Operación con contenedores.
2. Regulación sobre la carga de mercancías peligrosas. Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG).
3. En qué lugar podría ocasionar mayores daños.

b. Relación de lugares en donde se podría iniciar un evento (ataque, derrame químico, etc.).

1. Control de puntos de acceso/areas restringidas.
2. Instalaciones con personal de Funcionarios importantes.

c. Considerar los límites de la instalación:

1. Áreas próximas o cercanas (material o personal que afectarían las operaciones del puerto)
2. Ser realista, dentro de las medidas posibles.
3. En lo mínimo direcciona las amenazas conocidas basadas en eventos previos.

C. Otros aspectos a considerar:

- a. Identificar la propiedad del buque. Por ejemplo: Propiedad y control directo del operador portuario o del Estado miembro; Propiedad directa del operador portuario o del Estado miembro pero rentado; rentado, tripulado y controlado por otras partes; propiedad, control y operación de terceros.

- b. Identificar si existen medidas de seguridad, como cerco perimetral, control de acceso y/o patrulla de seguridad o vigilancia de la instalación portuaria. De ser así, verificar si son eficaces o se pueden realizar mejoras.
- D. Considerar los escenarios desde las fuentes internas y externas para identificar cuáles de las instalaciones podrían ser vulnerables.
- a. Hacer uso de los servicios de inteligencia y de personal especializado.
 - b. Realizar los escenarios tan reales como sea posible. (Torres, 2018)⁹⁶
 - c.

6.1 Matriz de Análisis de Amenazas y Riesgos (MAAR). Threats and Risks Analysis

6.1.1 Concepto

La Matriz de Análisis de Amenazas y Riesgos (MAAR/TRAM), es un método simplificado, basado en el cálculo de los riesgos, y una herramienta que sirve para la realización de la Evaluación de Protección del Puerto (EPP), así como el de una Instalación Portuaria (EPIP).

Se trata de un instrumento entre otros muchos que, en el caso de México, es la Metodología indicada por la Autoridad Marítima, para completar el proceso de elaboración del Plan de Protección del Puerto, de acuerdo al Repertorio de Recomendaciones Prácticas sobre Protección en los Puertos (RRPPP).

Asimismo, por indicaciones de la Autoridad, esta metodología se está desarrollando en siete (07) fases de acuerdo a los lineamientos emitidos al respecto.

Para que mantenga su eficacia, la MAAR debe actualizarse con tanta frecuencia como requiera la evolución de las circunstancias. Normalmente, esta tarea corresponderá a la autoridad competente, la cual deberá establecer y mantener un estrecho vínculo con los comités de

⁹⁶ CN. Torres Cabrera, Jesús M. (2018). Apuntes y Presentaciones. Presentación Matriz de Análisis de Amenazas y Riesgos. Diapositivas 2 y 3. Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV).

protección, y con los principales clientes y proveedores de servicios comerciales e industriales de protección.

6.1.2 Identificación de posibles amenazas.

La finalidad de la MAAR, es identificar las amenazas, para adoptar y recomendar medidas de neutralización que sirvan para impedir, detectar y atenuar las consecuencias de cualquier posible incidente. Citados análisis pueden suponer una valiosa contribución a la hora de asignar recursos, formular previsiones, planificar emergencias y elaborar presupuestos.

Además de las amenazas más evidentes, la lista de posibles objetivos debería ser lo más exhaustiva posible, teniendo debidamente en cuenta:

- A. Toda característica particular de la instalación portuaria, incluido el tipo de tráfico marítimo que la utiliza, que pueda convertirla en un blanco probable de un ataque;
- B. Las consecuencias probables de un ataque a la instalación portuaria, o dentro de ella, en lo que se refiere a la pérdida de vidas humanas, daños en los bienes y trastornos económicos, por ejemplo, los derivados de la interrupción de los sistemas de transporte;
- C. La capacidad y el propósito de quienes pueden organizar un ataque de este tipo; y
- D. El tipo o tipos de ataques probables, y llegar a una conclusión general sobre el nivel de riesgo para el que deben concebirse las medidas de protección.

6.1.3 Aspectos considerados en el proceso.

En toda Evaluación de Protección del Puerto (EPP), conforme a lo establecido en el Repertorio de Recomendaciones Prácticas sobre Protección en los Puertos (RRPPP) y Código PBIP B/15.3, se debe considerar lo siguiente:

- A. La protección física;
- B. La integridad estructural;
- C. Sistemas de protección personal;
- D. Normas, procedimientos y medidas;
- E. Sistemas radioeléctricos y de comunicación, incluidos los sistemas y redes informáticos;
- F. Infraestructura de transporte;
- G. Servicios públicos; y
- H. Otras zonas que, al sufrir daños, o ser utilizadas como punto de observación para fines ilícitos, podrían poner en peligro a las personas, los bienes o las operaciones que se realicen dentro de la instalación portuaria.

Asimismo, los diferentes escenarios a los que puede estar sometido el Puerto, las Instalaciones Portuarias y su personal, y para los cuales deben examinarse todas las posibles amenazas, para los cuales debe desarrollar procedimientos y medidas para su debida atención; pueden ser de acuerdo con el **Código PBIP B/15.11.-** En la EPIP deben examinarse todas las posibles amenazas, entre las que cabe mencionar los siguientes tipos de sucesos que afectan a la protección marítima:

- A. Daños o destrucción de una instalación portuaria o de un buque; por ejemplo, mediante artefactos explosivos, incendio provocado, sabotaje o vandalismo;
- B. Secuestro o captura de un buque o de las personas a bordo;
- C. Manipulación indebida de la carga, del equipo o sistemas esenciales del buque o de las provisiones del buque;
- D. Acceso o usos no autorizados, lo que incluye la presencia de polizones;
- E. Contrabando de armas o de equipo, incluidas las armas de destrucción masiva;

- F. Utilización del buque para el transporte de quienes tengan la intención de causar un suceso que afecte a la protección marítima y su equipo;
- G. Utilización del propio buque como arma o como medio destructivo o para causar daños;
- H. Bloqueo de entradas al puerto, esclusas, accesos etc.; y
- I. Ataque químico, biológico o nuclear.

6.2 Aplicación de la Matriz de Análisis de Amenazas y Riesgos (MAAR/TRAM), en los cinco Principales Puertos de Latinoamérica considerados.

Para aplicar la MAAR (TRAM), se identificaron los objetivos potenciales mediante una evaluación previa de las funciones y operaciones de las Instalaciones Portuarias del Puerto y, considerando para esto las zonas vulnerables, las personas importantes del Centro de Trabajo y del puerto, así como todos los puntos de la instalación y sus inmediaciones, para determinar si un acto ilícito contra los mismos puede incidir negativamente en la protección o el funcionamiento del puerto, o en la protección del personal.

Es decir, entre otras, se determina quién es el propietario o responsable del objetivo potencial identificado. Por ejemplo:

- a. El operador del puerto o el Estado Miembro es el propietario o responsable del mismo y lo controla directamente.
- b. El operador del puerto o el Estado Miembro es el propietario directo del mismo, pero lo ha cedido en arrendamiento, en concesión, o ha permitido su uso o control por terceros.
- c. Terceros son propietarios, controlan u operan el objetivo potencial.

- d. Debería determinarse si se han adoptado medidas de protección, por ejemplo un vallado perimetral, control de accesos y/o patrullas de vigilancia de los objetivos potenciales. En caso afirmativo, hay que determinar si resultan eficaces y si pueden mejorarse.

A. Fase 1: Identificación de situaciones hipotéticas y verosímiles.

Registrar toda aquella situación de amenaza hipotética y verosímil que pudiera presentarse o que se tengan antecedentes que se han presentado en el puerto o en la instalación. Se tendrá en cuenta la información de Inteligencia que proporcione la Autoridad Marítima y Portuaria, sobre las posibles amenazas que se puedan presentar en el puerto o en el área geográfica del litoral mexicano donde se encuentra la instalación portuaria

A efectos de esta evaluación de los Puertos de Colón y Balboa Panamá; De Santos, Brasil; Manzanillo, Colima. México y Cartagena, Colombia; y de las Instalaciones Portuarias ubicadas en los referidos puertos, se consideran las siguientes situaciones de amenazas hipotéticas. (Tabla 22)

Tabla 22.- Situaciones de Amenazas Hipotéticas a las Instalaciones Portuarias y Buques

No.	Situación de Amenaza
1	Ataque terrorista a los buques mercantes y cruceros que arriban al Puerto.
2	Manifestaciones y bloqueo de las instalaciones.
3	Sabotaje a buques que arriban al puerto.
4	Llamada de amenaza de atentado con bomba en la instalación portuaria.
5	Contrabando de material ilícito a bordo de buques o en la carga.
6	Desembarco de material ilícito a bordo de Contenedores, en la Terminal de Contenedores.

Fuente.- Elaboración del autor. CN. Torres Cabrera, Jesús M. 2020

A continuación, se relacionan las tablas que conforman este proceso, no dejando de mencionar lo indicado en la Parte B/15.8.- Identificación de las posibles amenazas para los bienes e infraestructuras y cálculo de la probabilidad de que dichas amenazas se materialicen, a fin de establecer medidas de protección y el orden de prioridad de las mismas.

B. Hoja Modelo en Blanco.- Matriz de Análisis de Amenazas y Riesgos (MAAR). Tabla 23.

- Tabla No. 1 Escala de Puntuación de la Amenaza. (Tabla.- 24)
- Tabla No. 2 Escala de Puntuación de la Vulnerabilidad. (Tabla.- 25)
- Tabla No. 3 Escala de Puntuación del Impacto. (Tabla.- 26)

Tabla.- 23. Hoja Modelo en Blanco de la Matriz de Análisis de Amenazas y Riesgos (MAAR)

No.	Situación de Amenaza	Amenaza	Vulnerabilidad	Impacto	Puntuación de Riesgo	Prioridad de actuación Medida de Mitigación
A	B	C	D	E	F	G
1						
2						

C. Tabla 1. Escala de Puntuación de la Amenaza (Tabla.- 24)

Debe evaluarse la probabilidad de que se produzca un incidente, con arreglo a la siguiente escala:

Puntaje	Descripción
3	Alto
2	Media
1	Bajo

La asignación de una puntuación a la amenaza podría basarse en cierta información obtenida o en las características conocidas del objetivo potencial.

D. Tabla 2. Escala de Puntuación de la Vulnerabilidad (Tabla.- 25)

La vulnerabilidad del objetivo potencial respecto de cada amenaza puede evaluarse como sigue:

Puntaje	Descripción
4	Medidas de protección inexistentes o ineficaces (Ejemplo: libre acceso al objetivo, objetivo no vigilado, personal no capacitado, objetivo muy vulnerable).
3	Medidas de protección mínimas (Ejemplo: zonas de acceso restringido no definidas claramente, procedimientos de control de acceso inadecuados, falta de un programa de formación establecido, objetivo susceptible de sufrir ciertos tipos de daño).
2	Medidas de protección satisfactorias (Ejemplo: zonas de acceso restringido claramente definidas y control eficaz de accesos controlados a las mismas, un programa de formación establecido, una sensibilización adecuada sobre protección y riesgos, y un objetivo no fácilmente dañable).
1	Medidas de protección totalmente eficaces (Ejemplo: todas las del nivel 2 o superior, que permitan pasar rápidamente a un nivel de protección superior si es necesario; un objetivo difícil de dañar o con la suficiente redundancia para evitar las interrupciones aún en el caso de que ciertas funciones resulten dañadas).

E. Tabla 3. Escala de Puntuación del Impacto (Tabla.- 26)

La puntuación del impacto se determina mediante la siguiente tabla:

Puntaje	Descripción
5	Dañino para la protección y la seguridad (probabilidades de que cause muertes y lesiones graves y/o se cree un peligro general para la seguridad y salud públicas).
4	Dañino para la seguridad pública y/o el prestigio nacional (probabilidad de grandes daños para el medio ambiente y/o ciertos elementos de la seguridad y la salud públicas).
3	Dañino para el medio ambiente y/o para el funcionamiento de la Instalación (probabilidad de una intervención duradera de las actividades de toda la Instalación y/o de grandes pérdidas económicas y de una merma del prestigio nacional).
2	Dañino para los bienes, infraestructura, los servicios de suministro de agua, electricidad, etc. y la protección de la carga. (Probabilidad de paralización de un determinado bien, infraestructura u organización).
1	Dañino al menoscabar la confianza de los clientes y de los usuarios de los buques de la compañía y del puerto.

Evaluar el impacto (las consecuencias) de cada incidente que pudiera afectar a la Instalación en caso de que ocurra. La Autoridad designada puede cambiar prioridades e impactos determinados en el caso de una Instalación concreta con el fin de cumplir las exigencias nacionales en materia de protección.

Aplicación de la MAAR para cada Situación de Amenaza.

Fase 1. Indicar en las columnas A y B la situación de Amenaza Hipotética Verosímil.

Fase 2. Indicar en la columna C la Puntuación de la Amenaza que corresponde a esta situación verosímil.

Fase 3. Indicar en la columna D la Puntuación de la Vulnerabilidad correspondiente a esta situación verosímil.

Fase 4. Indicar en la columna E la Puntuación del Impacto correspondiente a esta variante.

Fase 5. Calcular en la columna F la Puntuación de Riesgo.

Fase 6. Determinar la acción prioritaria en la columna G.

Fase 7. Aplicación de Medidas para reducir la Vulnerabilidad y el Impacto

Tomando en cuenta que la MAAR es un proceso cíclico, al aplicarse medidas de mitigación para cada situación de amenaza, será necesario reevaluar las puntuaciones que se vean afectadas (amenaza, vulnerabilidad e impacto) las veces que sea necesario hasta obtener una puntuación de riesgo que se considere aceptable. **(Figura.- 18)**

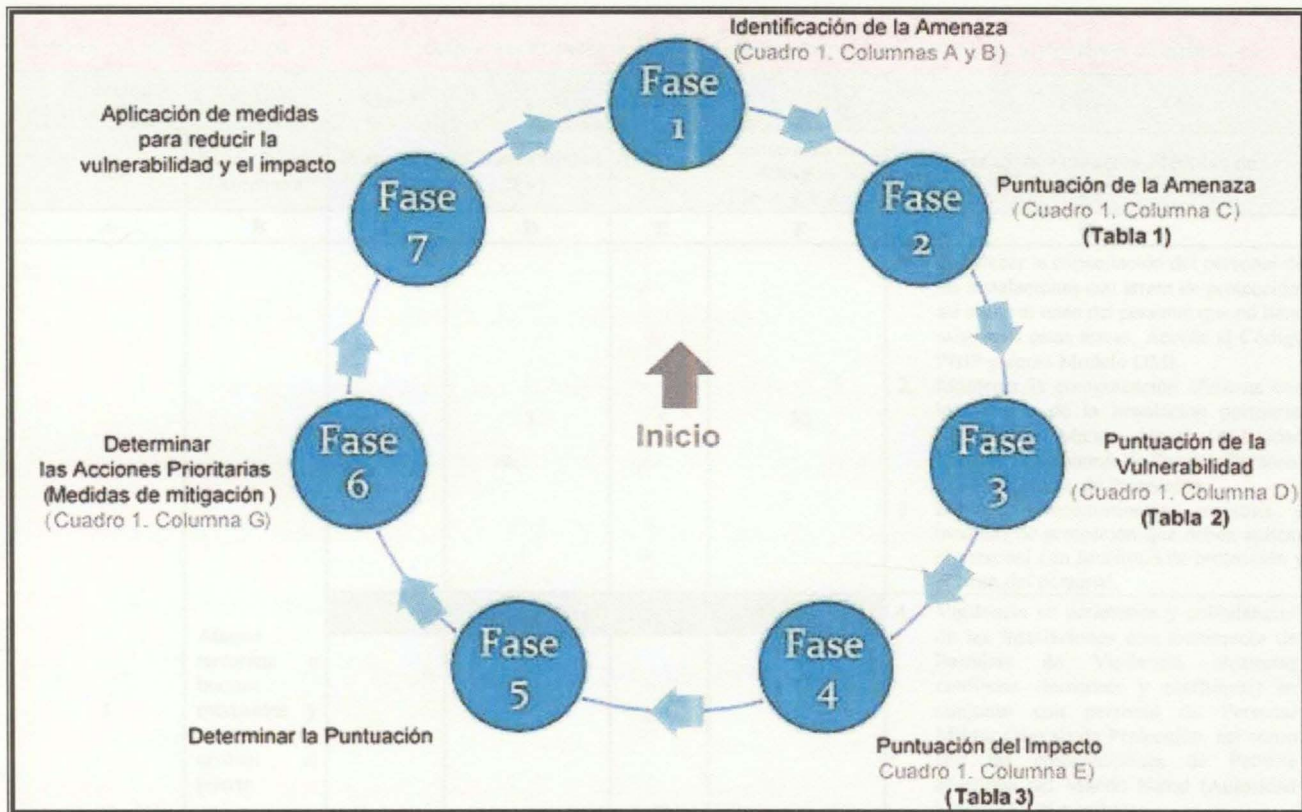


Figura.- 18.- Proceso cíclico para aplicar medidas de mitigación para cada situación de amenaza.

6.3 Matriz de Análisis de Amenazas y Riesgos (MAAR/TRAM), de las situaciones de Amenazas Hipotéticas a las Instalaciones Portuarias y Buques, en los puertos de Colón y Balboa, Panamá, De Santos, Brasil; Manzanillo, Colima. México y Cartagena, Colombia.

A. Amenaza 1.

- a. Fase 1. Situación de Amenaza: Ataque Terrorista a buques mercantes y cruceros que arriban al puerto.

Situación de Amenaza 1		Ataque terrorista a buques mercantes y cruceros que arriban al puerto.					
Situación Hipotética	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Fase 4	Fase 5	Fase 6	
No.	Situación de Amenaza	Amenaza (A)	Vulnerabilidad (V)	Impacto (I)	Puntuación de Riesgo (PR=A x V x I)	Prioridad de Actuación Medidas de Mitigación	
A	B	C	D	E	F	G	
1	Ataque terrorista a buques mercantes y cruceros que arriban al puerto.	2	3	5	30	<ol style="list-style-type: none"> Fortalecer la capacitación del personal de las instalaciones con tareas de protección, así como al resto del personal que no tiene asignadas estas tareas. Acorde al Código PBIP y curso Modelo OMI. Mantener la comunicación eficiente con los OPIP's de la instalación portuaria, Terminales, Mando Naval (Autoridad Marítima), Capitanía de Puerto y Personal Militar (Naval), de Protección. Elaborar procedimientos, registros y medidas de protección que deben aplicar el personal con funciones de protección y el resto del personal. 	
		Fase 7					<ol style="list-style-type: none"> Vigilancia en perímetros y colindancias de las instalaciones con incremento de Patrullas de Vigilancia aleatorias continuas (terrestres y marítimas) en conjunto con personal de Personal Militar (Naval) de Protección, así como con las embarcaciones de Patrulla Marítima del Mando Naval (Autoridad Marítima), disponibles. Incrementar alumbrado de protección en el área de arribo de buques de las Instalaciones Portuarias. Reforzar la vigilancia de las Terminales de portuarias de buques mercantes y cruceros. Uso adecuado de cámaras de CCTV. Poner alerta al Personal Militar de Protección de la Fuerza de Reacción. Vigilancia en perímetros y colindancias de las instalaciones con incremento de Patrullas de Vigilancia aleatorias continuas.
		Fase 7					Estas medidas se mantendrán hasta que se presente un nuevo escenario o cambie la situación de amenaza.
		1	1	5	5		

b. Fase 2: Puntuación de la amenaza.

Para la situación de Amenaza Hipotética 1.- Debido a que la mayoría de los buques mercantes y cruceros que arriban a los puertos proceden de los Estados Unidos de Norteamérica, y buques mercantes secundarios, de Europa y Asia Pacífico, y que los grupos terroristas a nivel mundial consideran como principal enemigo a esta nación, tienen como potenciales objetivos planeados y de oportunidad cualquier instalación, transporte y/o

reunión de personas donde la mayoría sea de nacionalidad Norteamericana. Por lo anterior se considera como un escenario probable; aunque no se cuenta con antecedentes de hechos similares a nivel local; por lo que se considera que la **Puntuación de Amenaza es 2 (Media)**, por la probabilidad de que ocurra en la realidad.

c. Fase 3: Puntuación de la vulnerabilidad.

Para la situación de Amenaza Hipotética 1.- Debido a que las instalaciones portuarias cuentan con procedimientos en sus PPIP, para enfrentar este tipo de amenaza, sistema de video vigilancia (CCTV), el los buques o embarcaciones del Mando Naval (Autoridad Marítima), realizan operaciones de Patrulla Marítima aleatorias, para dar protección a los buques mercantes y cruceros durante su arribo y zarpe, y el Personal Militar (Naval), refuerzan la vigilancia terrestre en los muelles de las terminales marítimas. **La puntuación para la vulnerabilidad asignada es de 3 (Media)**, debido a un control de accesos inadecuados por parte de la Administración Portuaria y de la propia terminal.

d. Fase 4: Puntuación del impacto.

Para la situación de Amenaza Hipotética 1.- Debido a que este tipo de amenaza ocasionaría a la Terminal y a la Instalación Portuaria daños a la protección y a la seguridad, así como al prestigio nacional, lo que impactaría negativamente en todos los puertos existiendo la probabilidad de muerte o lesiones a los integrantes de las tripulaciones, turistas. **La puntuación del Impacto asignada es de 5 (Alto).**

e. Fase 5: Puntuación del riesgo.

La puntuación del Riesgo para esta amenaza hipotética 1 se obtuvo:

$$\text{Amenaza} \times \text{Vulnerabilidad} \times \text{Impacto} = \text{Amenaza } 2 \times \text{Vulnerabilidad } 3 \times \text{Impacto } 5 = 30$$

f. Fase 6: Determinar la acción prioritaria.

1. Fortalecer la capacitación del personal de las instalaciones con tareas de protección, así como al resto del personal que no tiene asignadas estas tareas. De acuerdo al Código PBIP y curso Modelo OMI.
2. Mantener comunicaciones eficientes y convenios con Autoridades y fuerzas de reacción.
3. Elaborar procedimientos, registros y medidas de protección que deben aplicar el personal con funciones de protección y el resto del personal.
4. Vigilancia en perímetros y colindancias de las instalaciones con incremento de Patrullas de Vigilancia aleatorios continuos (terrestres y marítimas), en conjunto con Personal Militar (Naval), de Protección, Así como con las buques o embarcaciones de Patrulla Marítima, del Mando Naval (Autoridad Portuaria).
5. Incrementar alumbrado de protección en el área de las IP.
6. Reforzar la vigilancia de las terminales de buques mercantes y de Cruceros.
7. Uso adecuado del sistema de video vigilancia del CCTV.
8. Poner alerta al Personal Militar (Naval), de la Fuerza de Reacción Inmediata.
9. Vigilancia en perímetros y colindancias de las instalaciones con incremento de Patrullas de Vigilancia Terrestre, aleatorias continuas.

g. Fase 7: Aplicación de medidas para reducir la Vulnerabilidad y el Impacto.

Las medidas aplicadas prácticamente reducen la vulnerabilidad y los nuevos

puntajes son: **Riesgo 1 X Vulnerabilidad 1 X Impacto 5 = 5**

Lo que en resumen se traduce en una **Reducción del riesgo de 30 a 5 puntos.**

B. Amenaza 2.

a. Fase 1.- Situación de Amenaza: Manifestaciones y bloqueo de las instalaciones.

Situación de Amenaza 2		Manifestaciones y bloqueo de las instalaciones.					
Situación Hipotética	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Fase 4	Fase 5	Fase 6	
No.	Situación de Amenaza	Amenaza (A)	Vulnerabilidad (V)	Impacto (I)	Puntuación de Riesgo (PR=A x V x I)	Prioridad de Actuación Medidas de Mitigación	
A	B	C	D	E	F	G	
2	Manifestaciones y bloqueo de las instalaciones.	2	3	4	24	Fortalecer la capacitación del personal de las instalaciones con tareas de protección, así como al resto del personal que no tiene asignadas estas tareas. Acorde al Código PBIP y curso Modelo OMI. Mantener la comunicación eficiente con los OPIP's de la instalación portuaria, Terminales, Mando Naval (Autoridad Marítima) y Personal Militar (Naval) de Protección, así como con Líderes de Sindicatos. Gestiones con las autoridades correspondientes para obtener alternativas de salida.	
		Fase 7					Mantener comunicaciones eficientes y convenios con Autoridades Estatales y del Puerto, así como con Líderes de Sindicatos. Flujo de información de inteligencia con las diversas autoridades civiles y militares a fin de tomar acciones preventivas. Colocar un medio de restricción de acceso directo al Puerto. Procedimientos de reacción en caso de fallas a la protección.
		2	2	3	12		
		Fase 7					Estas medidas se mantendrán hasta que se presente un nuevo escenario o cambie la situación de amenaza.
		2	1	3	6		

b. Fase 2: Puntuación de la amenaza.

Para la situación de Amenaza Hipotética 2.- Debido a la situación actual de incremento en los costos de los hidrocarburos, incremento en los precios de los productos de consumo básicos, falta de oportunidades de empleo, el descontento social y la manifestación de la ciudadanía exigiendo derechos se ha vuelto común, además existen antecedentes de bloqueos al puerto por trabajadores sindicalizados de una agrupación de transportistas que se manifestaron exigiendo fuentes de trabajo, obstruyendo el único acceso que tiene el recinto, lo que ocasiono la completa paralización de la entrada y salida

de vehículos de carga, por lo que se considera una puntuación de amenaza **2 (Medio)**, ya que es muy probable de que ocurra esta amenaza.

c. Fase 3: Puntuación de la vulnerabilidad.

Para la situación de Amenaza Hipotética 2.- Debido a que en las Instalaciones Portuarias ubicadas dentro del Puerto no cuentan con procedimiento eficiente para contrarrestar un bloqueo a sus accesos, la **Puntuación de la Vulnerabilidad es 4 (Alto)**.

d. Fase 4: Puntuación del impacto.

Para la situación de Amenaza Hipotética 2.- Se considera la **Puntuación de Impacto 3 (Medio)**, ya que si esta amenaza se llevará a cabo podría provocar una suspensión prolongada de las actividades comerciales del Puerto, afectando a la protección y a la seguridad pública.

e. Fase 5: Puntuación del riesgo.

La puntuación del Riesgo para esta amenaza hipotética 3 se obtuvo.

Amenaza x Vulnerabilidad x Impacto = **Amenaza 2 x Vulnerabilidad 3 x Impacto 6 = 24**

f. Fase 6: Determinar la acción prioritaria.

Acciones prioritarias que se determinaron en la fase 6 son:

1. Fortalecer la capacitación del personal de las instalaciones con tareas de protección, así como al resto del personal que no tiene asignadas estas tareas.
Acorde al Código PBIP y curso Modelo OMI.
2. Mantener comunicaciones eficientes y convenios con Autoridades Municipales, Estatales, así como con diversos Sindicatos.
3. Gestiones con las autoridades para obtener alternativas de salida.

4. Mantener comunicaciones eficientes y convenios con Autoridades Municipales, Estatales, así como con diversos Sindicatos.

5. Flujo de información de inteligencia con las diversas autoridades civiles y militares a fin de tomar acciones preventivas.

6. Colocar un medio de restricción de acceso al Puerto.

7. Procedimientos de reacción en caso de fallas a la protección.

g. Fase 7: Aplicación de medidas para reducir la Vulnerabilidad y el Impacto.

Las medidas aplicadas prácticamente reducen la vulnerabilidad y los nuevos puntajes son: $\text{Riesgo } 2 \times \text{Vulnerabilidad } 1 \times \text{Impacto } 3 = 6$

Lo que en resumen se traduce en una Reducción del riesgo de 24 a 6 puntos.

C. Amenaza 3.

a. Fase 1.- Situación de Amenaza: Sabotaje a buques que arriban a puerto.

Situación de Amenaza 3		Sabotaje a buques a su arribo a puerto					
Situación Hipotética	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Fase 4	Fase 5	Fase 6	
No.	Situación de Amenaza	Amenaza (A)	Vulnerabilidad (V)	Impacto (I)	Puntuación de Riesgo (PR=A x V x I)	Prioridad de Actuación Medidas de Mitigación	
A	B	C	D	E	F	G	
3	Sabotajes a buques que arriban a puerto.	2	3	3	18	Fortalecer la capacitación del personal de la instalación con tareas de protección, así como al resto del personal que no tiene asignadas estas tareas. Acorde al Código PBIP y curso Modelo OMI. Mantener comunicaciones eficientes y convenios con Autoridades Civiles y Militares. Elaborar procedimientos, registros y medidas de protección que deben aplicar el personal con funciones de protección y el resto del personal.	
		Fase 7					Durante la protección de buques a su arribo, efectuar las revisiones de casco en la boya de recalada. Durante el tiempo de permanencia en puerto o atraque, llevar a cabo procedimiento de revisión de casco cuando menos dos veces al día. Alejar embarcaciones menores del área de los muelles y mantener despejado el canal de navegación. Procedimientos de reacción en caso de fallas a la protección.
		2	2	4	16		
		Fase 7					Estas medidas se mantendrán hasta que se presente un nuevo escenario o cambie la situación de amenaza.
		2	1	4	8		

b. Fase 2: Puntuación de la amenaza.

Para la situación de Amenaza Hipotética 5, se considera una Puntuación de Amenaza 2 (Media), ya que no existen antecedentes de suceso similar.

c. Fase 3: Puntuación de la vulnerabilidad.

Para la situación de Amenaza Hipotética 5.- Se considera una Puntuación de Vulnerabilidad de 3 (Medio), ya que el Puerto presenta deficiencias en su control de

accesos, lo que es necesario corregir, con la finalidad de impedir el acceso de personas no autorizadas.

d. Fase 4: Puntuación del impacto.

Para la situación de Amenaza Hipotética 5.- Se considera una **Puntuación de Impacto 3 (Medio)**, ya que si esta amenaza se llevara a cabo podría ocasionar pérdidas económicas para el recinto portuario y además de un desprestigio para el Puerto.

e. Fase 5: Puntuación del riesgo.

La puntuación del Riesgo para esta amenaza hipotética 4 se obtuvo.

Amenaza x Vulnerabilidad x Impacto = **Amenaza 2 x Vulnerabilidad 3 x Impacto 3 = 18**

f. Fase 6: Determinar la acción prioritaria.

Las acciones prioritarias que se determinaron en la fase 6 son:

1. Fortalecer la capacitación del personal de la instalación con tareas de protección, así como al resto del personal que no tiene asignadas estas tareas. Acorde al Código PBIP y curso Modelo OMI.
2. Mantener comunicaciones eficientes y convenios con Autoridades Civiles y Militares.
3. Elaborar procedimientos, registros y medidas de protección que deben aplicar el personal con funciones de protección y el resto del personal.
4. Fortalecer el alumbrado y concertinas de las bardas perimetrales que dan acceso al Puerto.
5. Fortalecer procedimiento de revisión a toda persona y vehículo que requiera entrar al Puerto.
6. Modernización del equipo de CCTV, considerando cámaras en áreas vulnerables

7. Procedimientos de reacción en caso de fallas a la protección.

g. Fase 7: Aplicación de medidas para reducir la Vulnerabilidad y el Impacto.

Las medidas aplicadas prácticamente reducen la vulnerabilidad y los nuevos puntajes son: $\text{Riesgo } 2 \times \text{Vulnerabilidad } 1 \times \text{Impacto } 4 = 8$

Lo que en resumen se traduce en una **Reducción del riesgo de 18 a 8 puntos.**

D. Amenaza 4.

a. Fase 1. Situación de Amenaza: Llamada de amenaza de atentado con bomba en el recinto portuario.

Situación de Amenaza 4		Llamada de amenaza de atentado con bomba en el recinto portuario.					
Situación Hipotética	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Fase 4	Fase 5	Fase 6	
No.	Situación de Amenaza	Amenaza (A)	Vulnerabilidad (V)	Impacto (I)	Puntuación de Riesgo (PR=A x V x I)	Prioridad de Actuación Medidas de Mitigación	
A	B	C	D	E	F	G	
4	Llamada de amenaza de atentado con bomba en el recinto portuario.	1	3	5	15	1. Fortalecer la capacitación del personal de la instalación con tareas de protección, así como al resto del personal que no tiene asignadas estas tareas. Acorde al Código PBIP y curso Modelo OMI. 2. Mantener comunicaciones eficientes y convenios con Autoridades Civiles y Militares. 3. Elaborar procedimientos, registros y medidas de protección que deben aplicar el personal con funciones de protección y el resto del personal.	
		Fase 7					4. Establecer comunicación con las autoridades militares concurrentes, para solicitar el apoyo para la búsqueda, localización y neutralización de artefactos explosivos en el interior del recinto portuario. 5. Efectuar patrullas de vigilancia terrestre y marítima, aleatorias, con vehículos equipados y embarcación menor con personal de protección. 6. Modernización del equipo de CCTV, considerando cámaras en áreas vulnerables. 7. Procedimientos de reacción en caso de fallas a la protección.
		1	2	3	4		
		Fase 7					Estas medidas se mantendrán hasta que se presente un nuevo escenario o cambie la situación de amenaza.
		1	1	2	2		

b. Fase 2: Puntuación de la amenaza.

Para la situación de Amenaza Hipotética 4.- Se considera una **Puntuación de Amenaza 1 (Baja)**, debido a que las Instalaciones Portuarias ubicadas en el Puerto, no existen antecedentes específicos de llamada de amenaza de atentado con bomba a citadas instalaciones, pero no se puede excluir esta posibilidad, ya que, que por la posible existencia de alguna instalación estratégica, como una terminal de fluidos hidrocarburos en el interior del recinto, puede resultar un blanco atractivo, existiendo la posibilidad de que ocurra este escenario.

c. Fase 3: Puntuación de la vulnerabilidad.

Para la situación de Amenaza Hipotética 4.- Se considera una **Puntuación de Vulnerabilidad de 3 (Medio)**, debido a que la Instalaciones Portuarias ubicadas en el Puerto, no cuentan con personal y equipo especializado para la búsqueda, localización y neutralización de artefactos explosivos, para que realicen de manera inmediata, estas funciones.

d. Fase 4: Puntuación del impacto.

Para la situación de Amenaza Hipotética 4.- Se considera que la realización de esta amenaza afectaría seriamente a la interfaz buque-puerto, a su personal de manera importante, y a sus operaciones con consecuencias graves para el comercio marítimo, por lo que se considera una **Puntuación de Impacto 5 (Alto)**, ya que si se llegara a concretar esta amenaza, se ocasionarían serios daños a la instalación, personas localizadas al interior de la misma, a la operación de la instalación portuaria, lo que provocaría posibles pérdidas humanas y económicas y probable impacto del flujo de la carga contenerizada o a granel, que entran y salen del recinto.

e. Fase 5: Puntuación del riesgo.

La puntuación del Riesgo para esta amenaza hipotética 4 se obtuvo.

$$\text{Amenaza} \times \text{Vulnerabilidad} \times \text{Impacto} = \text{Amenaza } 1 \times \text{Vulnerabilidad } 3 \times \text{Impacto } 5 = 15$$

f. Fase 6: Determinar la acción prioritaria.

Las acciones prioritarias que se determinaron en la fase 4 son:

- 1.- Fortalecer la capacitación del personal de la instalación con tareas de protección, así como al resto del personal que no tiene asignadas estas tareas. Acorde al Código PBIP y curso Modelo OMI.
- 2.- Mantener comunicaciones eficientes y convenios con Autoridades Civiles, para coordinaciones de apoyo en caso que se presente una contingencia y Militares, para solicitarles apoyo con personal y equipo especializado para la búsqueda, localización y neutralización de artefactos explosivos, en el recinto.
- 3.- Elaborar procedimientos, registros y medidas de protección que deben aplicar el personal con funciones de protección y el resto del personal.
- 4.- Contar con una embarcación menor con personal de reacción para respuesta inmediata.
- 5.- Efectuar patrullas de vigilancia terrestre y marítima, aleatorias, con vehículos equipados y embarcación menor con personal de protección.
- 6.- Modernización del equipo de CCTV, considerando cámaras en áreas vulnerables.
- 7.- Procedimientos de reacción en caso de fallas a la protección.

g. Fase 7: Aplicación de medidas para reducir la Vulnerabilidad y el Impacto.

Las medidas aplicadas prácticamente reducen la vulnerabilidad y los nuevos puntajes son: **Riesgo 1 x Vulnerabilidad 1 x Impacto 2 = 2**

Lo que en resumen se traduce en una **Reducción del riesgo de 15 a 2 puntos.**

E. Amenaza 5.

a. Fase 1.- Situación de Amenaza: Contrabando de material ilícito a bordo de los buques o en la carga.

Situación de Amenaza 5		Tráfico de sustancias o material ilícito a bordo de los buques o en la carga.					
Situación Hipotética	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Fase 4	Fase 5	Fase 6	
No.	Situación de Amenaza	Amenaza (A)	Vulnerabilidad (V)	Impacto (I)	Puntuación de Riesgo (PR=A x V x I)	Prioridad de Actuación Medidas de Mitigación	
A	B	C	D	E	F	G	
5	Tráfico de sustancias o material ilícito a bordo de los buques o en la carga.	2	2	1	4	1. Fortalecer la capacitación del personal de la instalación con tareas de protección, así como al resto del personal que no tiene asignadas estas tareas. Acorde al Código PBIP y curso Modelo OMI. 2. Mantener comunicaciones eficientes y convenios con Autoridades Civiles y Militares. 3. Elaborar procedimientos, registros y medidas de protección que deben aplicar el personal con funciones de protección y el resto del personal.	
		Fase 7					4. Procedimientos con personal y equipos de detección intrusiva y no intrusiva. 5. Efectuar patrullas de vigilancia, aleatorias, en vehículo y a pie, con personal de seguridad. 6. Modernización del equipo de CCTV, considerando cámaras en áreas vulnerables.
		1	2	1	3		
		Fase 7					Estas medidas se mantendrán hasta que se presente un nuevo escenario o cambie la situación de amenaza.
		1	1	1	1		

b. Fase 2: Puntuación de la amenaza.

Para la situación de Amenaza Hipotética 5.- Se considera una **Puntuación de Amenaza 2 (Media)**, debido a que las Instalaciones Portuarias ubicadas en el Puerto, existen antecedentes específicos de contrabando de sustancias o material ilícito.

c. Fase 3: Puntuación de la vulnerabilidad.

Para la situación de Amenaza Hipotética 5.- Se considera una **Puntuación de Vulnerabilidad de 2 (Media)**, debido a que la Instalaciones Portuarias ubicadas en el Puerto, cuentan personal y equipos de detección especializado, no intrusivo e intrusivo, que permiten detectar con oportunidad la existencia de sustancias y material ilícito.

d. Fase 4: Puntuación del impacto.

Para la situación de Amenaza Hipotética 5.- Se considera una **Puntuación de Impacto 1 (bajo)**, ya que esta amenaza no es recurrente.

e. Fase 5: Puntuación del riesgo.

La puntuación del Riesgo para esta amenaza hipotética 5 se obtuvo.

$$\text{Amenaza} \times \text{Vulnerabilidad} \times \text{Impacto} = \text{Amenaza } 2 \times \text{Vulnerabilidad } 2 \times \text{Impacto } 1 = 4$$

f. Fase 6: Determinar la acción prioritaria.

Las acciones prioritarias que se determinaron en la fase 5 son:

1. Fortalecer la capacitación del personal de la instalación con tareas de protección, así como al resto del personal que no tiene asignadas estas tareas. Acorde al Código PBIP y curso Modelo OMI.
2. Mantener comunicaciones eficientes y convenios con Autoridades Civiles y Militares.
3. Elaborar procedimientos, registros y medidas de detección con personal y equipo especializado, intrusivo y no intrusivo.
4. Efectuar patrullas de vigilancia, aleatorias, en vehículo y a pie, con personal de seguridad.

5. Modernización del equipo de CCTV, considerando cámaras en áreas vulnerables

6. Procedimientos de reacción en caso de fallas a la protección.

g. Fase 7: Aplicación de medidas para reducir la Vulnerabilidad y el Impacto.

Las medidas aplicadas prácticamente reducen la vulnerabilidad y los nuevos puntajes son: $\text{Riesgo } 1 \times \text{Vulnerabilidad } 1 \times \text{Impacto } 1 = 1$

Lo que en resumen se traduce en una **Reducción del riesgo de 4 a 1 punto.**

F. Amenaza 6.

a. Fase 1.- Situación de Amenaza: Desembarque de sustancias o material ilícito a bordo de contenedores en la Terminal de Contenedores.

Situación de Amenaza 6		Desembarque de sustancias o material ilícito a bordo de contenedores en la Terminal de Contenedores.					
Situación Hipotética	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Fase 4	Fase 5	Fase 6	
No.	Situación de Amenaza	Amenaza (A)	Vulnerabilidad (V)	Impacto (I)	Puntuación de Riesgo (PR=A x V x I)	Prioridad de Actuación Medidas de Mitigación	
A	B	C	D	E	F	G	
6	Desembarque de sustancias o material ilícito a bordo de contenedores en la Terminal de Contenedores.	2	2	1	4	1. Fortalecer la capacitación del personal de la instalación con tareas de protección, así como al resto del personal que no tiene asignadas estas tareas. Acorde al Código PBIP y curso Modelo OMI. 2. Mantener comunicaciones eficientes y convenios con Autoridades Civiles y Militares. 3. Elaborar procedimientos, registros y medidas de protección que deben aplicar el personal con funciones de protección y el resto del personal.	
		Fase 7					4. Procedimientos con personal y equipos de detección no intrusiva e intrusiva. 5. Efectuar patrullas de vigilancia, aleatorias, en vehículo y a pie, con personal de seguridad. 6. Modernización del equipo de CCTV, considerando cámaras en áreas vulnerables. 7. Procedimientos de reacción en caso de fallas a la protección.
		1	2	1	2		
		Fase 7					Estas medidas se mantendrán hasta que se presente un nuevo escenario o cambie la situación de amenaza.
		1	1	1	1		

b. Fase 2: Puntuación de la amenaza.

Para la situación de Amenaza Hipotética 6.- Se considera una **Puntuación de Amenaza 2 (Media)**, ya que existen antecedentes en los puertos, de la detección de diversos cargamentos de sustancias y material ilícito, en los últimos 5 años, aunque de forma poco recurrente, siempre existe una posibilidad de que ocurra este escenario.

c. Fase 3: Puntuación de la vulnerabilidad.

Para la situación de Amenaza Hipotética 6.- Se considera una **Puntuación de Vulnerabilidad de 2 (Bajo)**, debido a que la Instalaciones Portuarias ubicadas en el Puerto, no cuentan con el suficiente personal y equipo de detección especializado, intrusivo y no intrusivo, y por la gran cantidad de contenedores que se mueven en las terminales, a veces no es suficiente para inspeccionar todos los contenedores.

d. Fase 4: Puntuación del impacto.

Para la situación de Amenaza Hipotética 6.- Se considera una **Puntuación de Impacto 1 (Bajo)**, ya que esta amenaza no afecta la operación normal del recinto.

e. Fase 5: Puntuación del riesgo.

La puntuación del Riesgo para esta amenaza hipotética 6 se obtuvo.

$$\text{Amenaza} \times \text{Vulnerabilidad} \times \text{Impacto} = \text{Amenaza } 2 \times \text{Vulnerabilidad } 2 \times \text{Impacto } 1 = 4$$

f. Fase 6: Determinar la acción prioritaria.

Las acciones prioritarias que se determinaron en la fase 6 son:

1. Fortalecer la capacitación del personal de la instalación con tareas de protección, así como al resto del personal que no tiene asignadas estas tareas. Acorde al Código PBIP y curso Modelo OMI.

2. Mantener comunicaciones eficientes y convenios con Autoridades Civiles y Militares.
3. Elaborar procedimientos, registros y medidas de detección con personal y equipo especializado, intrusivo y no intrusivo.
4. Modernización del equipo de CCTV, considerando cámaras en áreas vulnerables
5. Procedimientos de reacción en caso de fallas a la protección.

g. Fase 7: Aplicación de medidas para reducir la Vulnerabilidad y el Impacto.

Las medidas aplicadas prácticamente reducen la vulnerabilidad y los nuevos puntajes son: **Riesgo 1 x Vulnerabilidad 1 x Impacto 1 = 1**

Lo que en resumen se traduce en una **Reducción del riesgo de 4 a 1 punto.**

6.4 Matriz de Análisis de Amenazas y Riesgos (MAAR/TRAM), agrupada, de las situaciones de Amenazas Hipotéticas a las Instalaciones Portuarias y Buques, en los principales puertos Latinoamericanos considerados. (Tabla 31)

Tabla 31.- Matriz de Análisis de Amenazas y Riesgos agrupada

SITUACIÓN HIPOTÉTICA	SITUACIÓN DE AMENAZA	*A	*V	*I	PUNTUACIÓN DE RIESGO (PR= A x V x I)	ACCION PRIORITARIA
1	ATAQUE TERRORISTA A LOS BUQUES MERCANTES Y CRUCEROS QUE ARRIBAN AL PUERTO.	2	3	5	30	1
2	MANIFESTACIONES Y BLOQUEO DE LAS INSTALACIONES.	2	3	4	24	2
3	SABOTAJE A BUQUES QUE ARRIBAN AL PUERTO.	2	3	3	18	3
4	LLAMADA DE AMENAZA DE ATENTADO CON BOMBA EN LA INSTALACIÓN PORTUARIA	1	3	5	15	4
5	CONTRABANDO DE MATERIAL ILÍCITO A BORDO DE BUQUES O EN LA CARGA.	2	2	1	4	5
6	DESEMBARCO DE MATERIAL ILÍCITO A BORDO DE CONTENEDORES.	2	2	1	4	5

*A=Amenaza. *V=Vulnerabilidad. *I=Impacto.

A. Amenaza.- Se evalúa la probabilidad de que se produzca un incidente:

- a. 3 = Alto
- b. 2 = Medio
- c. 1 = Bajo

B. Vulnerabilidad.- Se evalúa de la siguiente manera.

- a. 4 = Las medidas de protección son inexistentes o ineficaces.
- b. 3 = Las medidas de protección son mínimas.
- c. 2 = Las medidas de protección son satisfactorias.
- d. 1 = Las medidas de protección son totalmente efectivas.

C. Impacto.

- a. 5 = Daño a la seguridad y a la protección.
- b. 4 = Daño a la seguridad pública y / o prestigio nacional
- c. 3 = Daño el medio ambiente y / o económico de las funciones del puerto.
- d. 2 = Daño a la protección de los bienes activos, infraestructura, instalaciones (servs. agua, electricidad, etc.)
- e. 1 = Daño a clientes/confianza de la comunidad portuaria.

D. Puntuación de Riesgo.

Es resultado de multiplicar el valor asentado en las columnas Amenaza X Vulnerabilidad X Impacto ($PR = A \times V \times I$), nos da la puntuación de riesgo.

E. Identificar y Priorizar Escenarios.

El resultado de la Matriz de Análisis de Amenazas y Riesgos (MAAR/TRAM), nos permitirá establecer las acciones prioritarias como sigue:

a. Escenario 1.- Ataque terrorista a buques mercantes y cruceros que arriban al puerto.**Acciones a implementarse para mitigar las vulnerabilidades encontradas.**

1. Incrementar las patrullas de vigilancia terrestre, en vehículo y a pie, en los muelles de las terminales marítimas al interior del recinto portuario, antes y durante la estancia de buques mercantes y cruceros.
2. Evaluar el Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PIIP).
3. Reforzar la seguridad física y protección, de la instalación Portuaria y terminales marítimas.
4. Coordinar con el Mando naval (Autoridad Marítima), la protección al arribo y zarpe de buques mercantes y cruceros.

b. Escenario 2.- Manifestaciones y bloqueo de las instalaciones.**Acciones a implementarse para mitigar las vulnerabilidades encontradas.**

1. Reforzar la protección y vigilancia del acceso al puerto.
2. Mantener una coordinación permanente con las instituciones de Seguridad Pública y Vialidad, locales.
3. Evaluar el Plan de Protección de la Instalación Portuaria.

c. Escenario 3.- Sabotaje a buques que arriban al puerto.**Acciones a implementarse para mitigar las vulnerabilidades encontradas.**

1. Incrementar las patrullas de vigilancia terrestre y marítima, en las terminales e inmediaciones de la instalación portuaria, antes y durante la estancia de los buques que arriben o que se encuentren atracados.
2. Coordinar con el Centro de Control de Tráfico Marítimo (CCTM), cualquier situación anormal que se presente en buques que arriban o zarpan del puerto.
3. Incrementar visitas operativas a los buques que arriban al puerto.
4. Incrementar las patrullas de vigilancia marítima, en inmediaciones de los buques que se encuentren atracados y/o fondeados.

d. Escenario 4.- Llamada de atentado con bomba en la instalación portuaria.**Acciones a implementarse para mitigar las vulnerabilidades encontradas.**

1. Incrementar las patrullas de vigilancia terrestre, en vehículo y a pie. en la instalación portuaria.
2. Coordinar con las Autoridades Militares para solicitarles apoyo para la búsqueda, localización y neutralización de artefactos explosivos y de Seguridad Pública, el apoyo para la movilización y evacuación de personal, en caso de que se presente un evento de artefactos explosivos en el puerto.
3. Incrementar los recorridos de inspección con equipos de detección de explosivos.

e. Escenario 5.- Contrabando de material ilícito a bordo de buques y la carga.**Acciones a implementarse para mitigar las vulnerabilidades encontradas.**

1. Efectuar coordinaciones con la Aduana para fiscalizar y revisar la mayor cantidad de mercancías de importación.
2. Incrementar la revisión con equipos y sistemas de detección intrusiva y no intrusiva de contenedores y la carga.
3. Incrementar las patrullas de vigilancia en las terminales marítimas.
4. Incrementar la revisión de vehículos y carga en el puerto.

f. Escenario 6.- Desembarco de material y sustancias ilícitas a bordo de Contenedores en la Terminal de Contenedores.**Acciones a implementarse para mitigar las vulnerabilidades encontradas.**

1. Efectuar coordinaciones con la Aduana para fiscalizar y revisar la mayor cantidad de mercancías de importación.
2. Incrementar la revisión con equipos y sistemas de detección intrusiva y no intrusiva de contenedores y la carga.
3. Incrementar las patrullas de vigilancia en las terminales marítimas.
4. Incrementar la revisión de vehículos y carga en el puerto.

Fuente.- Elaboración del autor. CN. Torres Cabrera, Jesús M. 2020

Conclusiones

Capítulo 1

Históricamente, el desarrollo portuario en Latinoamérica, ha tenido un avance muy lento. Colombia y México, como países bioceánicos, ligados a los dos océanos más grandes del mundo: Atlántico y Pacífico, a lo largo de los cuales se extienden miles de kilómetros de litoral, además, sobre, dentro y debajo de sus zonas económicas exclusivas y mar territorial, existe una enorme biodiversidad y heterogeneidad de recursos naturales, colocándolos, todo lo anterior, en el ámbito geopolítico y geoestratégico.

Es necesario continuar con la consolidación del funcionamiento del Sistema de Seguridad Nacional a efecto de atender riesgos y amenazas desde una perspectiva multidimensional, y con la actuación que en su momento se determine de las dependencias integrantes del Sistema, de acuerdo con su esfera de competencia.

La inteligencia estratégica es fundamental para la toma de decisiones que permitan neutralizar las amenazas en contra de la Seguridad Nacional, es por tanto necesario contemplarla en la Política de Estado y con fundamento en un marco legal.

Capítulo 2

Los GC, por conducto de las Autoridad Designada, debe de fomentar una cultura de Protección Marítima y Portuaria, en los Puertos Latinoamericanos, para ejercer el control en las Instalaciones Portuarias, relacionadas con sus actividades, aplicando a sus operaciones las Políticas de Protección.

Las vulnerabilidades, amenazas y riesgos, referidos en el presente trabajo, están considerados en el Repertorio de Recomendaciones Prácticas sobre la Protección en los Puertos

2004 (RRPPP), que tienen como objetivo, prevenir los accidentes y la incidencia delictiva en los recintos portuarios, que deberían redundar también en beneficio del comercio y transporte.

Debe procurarse por todos los medios eliminar, restringir, controlar o reducir al mínimo las consecuencias que pueden representar las vulnerabilidades, amenazas y riesgos, para las instalaciones portuarias, comercio y transporte marítimo.

Se recomienda, que todas las actividades relacionadas con la protección en los puertos, se atiendan de acuerdo al Repertorio de Recomendaciones Prácticas sobre la Protección en los Puertos 2004 (RRPPP), de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), y de la Organización Marítima Internacional (OMI), así como, al Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP.2003), y al Convenio sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS), de la OMI, enmiendas del 2002.

Capítulo 3

La OMI, desde que fue establecida, se ha dedicado a promover mecanismos de cooperación en el campo de prácticas y regulaciones sobre la actividad marítima dentro del comercio internacional. Es por esta razón que su preocupación la enfoca a la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar, ocasionada por los buques.

Uno de los convenios dedicados a la seguridad marítima, es el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS '74-Safety Of Life at Sea), sobre el que adopto, en diciembre del 2002, una cierta cantidad de enmiendas. La más trascendental fue la que se realizó al Capítulo XI, por lo cual se adoptó Código Internacional para la Protección Marítima de los Buques y de las Instalaciones Portuarias” (Código PBIP - ISPS Code). En el Capítulo 3, se observó que el Código consta de dos partes, una con disposiciones obligatorias y otra con

recomendatorias. Antes de las enmiendas, el SOLAS se ocupaba solamente de la seguridad en el transporte marítimo.

Las enmiendas y el Código PBIP se ocupan ahora de asuntos del transporte marítimo con relación a buques e instalaciones portuarias. Así mismo, el propósito del Código PBIP, es proporcionar un marco regulatorio y consistente para evaluar riesgos, y evitar que a través de los buques, instalaciones cargas y pasajeros, se cometan atentados terroristas utilizando como vía el transporte marítimo, permitiendo a los Gobiernos aumentar en forma coordinada, a nivel internacional las medidas de protección necesarias para enfrentar las nuevas amenazas.

Dentro de las medidas dispuestas en el código de los buques, las instalaciones portuarias, y las compañías navieras, se deben designar Oficiales de Protección, previamente capacitados y acreditados por la autoridad marítima portuaria. Además, obliga a los puertos y compañías navieras, a realizar planes de contingencia basados en evaluaciones de protección, con el fin de evitar potenciales actos terroristas e incidentes.

El proceso de evaluación de la Seguridad de las Instalaciones Portuarias, tiene componentes esenciales. Primero, se debe identificar posibles amenazas a las partes críticas con la intención de priorizar las medidas de seguridad y finalmente direccionar la vulnerabilidad en las instalaciones portuarias mediante la detección de sus debilidades de la seguridad física, integridad estructural, sistemas de comunicación, infraestructura de transporte, utilidades y otras áreas de interés. Los estados contratantes son quienes deben certificar el cumplimiento de las evaluaciones de seguridad en las instalaciones portuarias, para cada puerto de su territorio y para sus buques.

Capítulo 4

Para afrontar el nuevo escenario se precisa de una acción coordinada que requiere la implicación y participación de un gran número de organismos y autoridades, tanto militares como civiles.

Dada la complejidad que representa la piratería y al mundo marítimo, se debe de actuar con la mayor responsabilidad y colaboración posible con la Marina Mercante y sus empresas navieras, así como con otras empresas y entidades del sector marítimo.

Para lograrlo, es necesario establecer de una estructura y organización CNTM/NCAGS, que puede representar una herramienta de gran utilidad, para la protección y control del tráfico marítimo internacional.

Una organización NCAGS no sólo proporciona una herramienta de colaboración civil-militar, sino que es una parte importante del Arte de la Guerra, en la actualidad, ya que también puede ser un medio para elaborar y obtener información e inteligencia naval, especialmente útil a la hora de establecer el control del tráfico marítimo en la zona y de crear rutas de paso seguras para los buques mercantes, además de otras operaciones militares.

La experiencia obtenida durante los ejercicios que se han realizado NCAGS-OTAN, indica que es de gran valor y utilidad la participación del personal de Oficiales que han estado integrados en las unidades NCAGS, operando conjuntamente con personal Militar (Naval), Marineros Mercantes y civiles, así como funcionarios y otros profesionales del sector marítimo (navieras, consignatarias, etc.).

Capítulo 5

Los países Latinoamericanos costeros, son marítimos por excelencia, que dependen del comercio marítimo para su subsistencia y desarrollo. Las Armadas de estos países están conscientes de esta realidad, y amparadas en su misión y facultades legales, no escatiman esfuerzos para brindar al comercio y transporte marítimo, la protección y seguridad que requiere el tráfico de mercancías y el transporte de personas y con ello contribuyen a que en el ámbito internacional sean reconocidos como socios confiables.

El terrorismo internacional y amenazas como el narcotráfico y delincuencia transnacional organizada, han obligado a los países que necesitan del comercio internacional, a crear códigos como el Código PBIP (International Ship and Port Facilities Security Code-ISPS), y en el ámbito del Foro de Cooperación Económica Asia Pacífico (Asia-Pacific Economic Cooperation APEC), emprender la iniciativa de Recuperación de Activos Robados (Stolen Assent Recovery Initiative-STAR). Para mantener la calidad de socio confiable y seguro, de los países Latinoamericanos, se estima necesario incorporarlos en una legislación y ponerlos en práctica.

Las Armadas, en lo que se lo permiten sus facultades, ya lo están haciendo. En ello le resultan vitales que las facultades estén concentradas en el ámbito del Transporte y Comercio Marítimo y la Marina Mercante. De nada servirá lo que hagan las Armadas o las otras instituciones del Estado que intervienen en la seguridad del comercio y transporte marítimo, si los usuarios privados y estatales no ponen de su parte. Entre todos deben conseguir que el comercio marítimo en Latinoamérica siga siendo confiable para la gran mayoría de los países en el mundo. En ello descansa, en gran medida, la prosperidad.

Las Armadas, en su contribución al comercio marítimo seguro, emplean toda su Flota Naval y capacidad operativa, para proporcionar la protección y seguridad requerida en el ámbito del Control Naval de Tráfico Marítimo, que es de vital importancia para el desarrollo y subsistencia de los Puertos, y del Comercio y transporte Marítimo Latinoamericano.

Así mismo, la propagación de virus puede poner al mundo entero en una situación sin precedentes. Para frenar la propagación de una enfermedad y mitigar sus impactos, se tienen que reducir los viajes y cerrar las fronteras, situación que puede afectar a los centros de transporte, lo que conlleva a que también se tengan que cerrar los puertos y negar el arribo a puerto a los buques.

En estos tiempos difíciles, la capacidad de los servicios de transporte para entregar bienes vitales, incluidos los suministros médicos y los alimentos, ha sido fundamental para responder y, en última instancia, superar una pandemia.

Por lo tanto, es de gran importancia que el flujo de comercio por mar no se vea interrumpido innecesariamente. Al mismo tiempo, la seguridad de la vida en el mar y la protección del medio ambiente marino también deben seguir siendo primordiales.

Uno de los objetivos de la OMI, como se establece en su Convenio, ha sido asegurar la disponibilidad de los servicios de transporte marítimo para el comercio del mundo, en beneficio de la humanidad. Se debe persuadir a todos los Estados Miembros de la OMI a que tengan esto en cuenta al formular sus decisiones de política con respecto a una pandemia, como la que estamos viviendo en la actualidad con el COVID-19. Eliminar el virus debe ser la primera prioridad, pero el comercio mundial, de una manera segura y responsable con el medio ambiente, debe poder continuar también.

Capítulo 6

Como herramienta, la Matriz de Análisis de Amenazas y Riesgos (MAAR/TRAM), es un instrumento simplificado, basado en el cálculo de los riesgos, y una herramienta que sirve para la realización de una EPP.

Tiene como propósito, identificar las amenazas, para adoptar y recomendar medidas de neutralización que sirvan para impedir, detectar y atenuar las consecuencias de cualquier posible incidente. El análisis puede suponer una valiosa contribución, para ponderar las amenazas hipotéticas o verosímiles, que pueden ocurrir en una instalación portuaria y/o buques.

Para mantener la eficiencia de la MAAR, es necesario que sea actualizada con tanta frecuencia como requiera la incidencia de eventos, tarea que corresponderá a la autoridad

designada, que deberá de establecer y mantener un estrecho vínculo con los organismos de protección y con los principales operadores del puerto, por sus posibles afectaciones al comercio marítimo.

Además de las amenazas más evidentes, la lista de posibles objetivos deberá de ser lo más verídico posible, teniendo en cuenta las operaciones que se realizan en el puerto, el entorno portuario, jurídico, político, social geográfico y económico del país, así como el entorno de protección específico del puerto.

Para realizar la MAAR (TRAM), se identificaron los objetivos potenciales mediante una evaluación previa de las funciones y operaciones de la instalación portuaria, considerando las zonas vulnerables, los altos funcionarios responsables de la operación de referida instalación y del recinto portuario, así como todos los puntos de la instalación y sus inmediaciones, para determinar si un acto ilícito contra los mismos puede incidir negativamente en la protección o la operación del puerto, o en la seguridad y protección del personal.

También, se consideraron todas las situaciones de amenaza hipotéticas y verosímiles, que pudieran presentarse o que se tengan antecedentes que se han presentado en el puerto o en la instalación, tomando en cuenta, toda la información de inteligencia que proporcione, el Mando Naval (Autoridad Marítima), administración del puerto y autoridades recurrentes en la instalación portuaria, sobre las posibles amenazas que se puedan presentar en el puerto o en el área marítima, que sea jurisdicción de la instalación portuaria que corresponda.

Referencias Bibliográficas

- Baker, M. (Dic. 2005). *The Shifting Public Order of the Oceans: Freedom of Navigation and the Interdiction of Ships at Sea (El orden público cambiante de los océanos: Libertad de navegación e interdicción de buques en el mar)*. *Revista de Derecho Internacional de Harvard*. P. 46.
https://www.researchgate.net/publication/28201953_The_Shifting_Public_Order_of_the_Oceans_Freedom_of_Navigation_and_the_Interdiction_of_Ships_at_Sea
- Bremer, J. J. (2017). *Tiempo de Guerra y Paz. De Westfalia a San Francisco*. España. De Bolsillo.
- Castaño Conteras, C. (2018). *Seguridad Nacional y Fuerzas Armadas. Fundamentos para un Modelo de Seguridad Nacional en México*. México. Imagia Comunicación.
- Castro Pereira, A. (2009). *La Piratería en el Siglo XXI. Análisis sobre el establecimiento de una Estructura NCAGS ante la amenaza de la piratería en aguas próximas a Somalia*. *Revista General de Marina*. España. Pp. 262. Disponible en:
<https://armada.defensa.gob.es/archivo/rgm/2009/03/cap05.pdf>
- Comunidad Andina. (2000). *La Guía de Planificación Nacional. Seguridad Portuaria*. Santiago de Chile. Comunidad Andina.
- Enriquez, D. (2007). *Terrorismo Marítimo y Libertad de Navegación. La actividad de la OMI en materia de Protección y los Claroscuros del Convenio SUA y del Protocolo SUA de octubre de 2005. III. La OMI frente al Terrorismo. 1. Objetivos de la OMI*. (Pp. 161-163). México. Anuario Mexicano de Derecho Internacional.
<https://www.redalyc.org/pdf/4027/402740622004.pdf>
- García López, A. (2014). *Seguridad Portuaria en Colombia. El Caballo de Troya en el Comercio Internacional*. Introducción. Universidad Militar Nueva Granada. Pp. 4. Bogotá, Colombia: Libre.
<https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/12258/ENSAYO%20DE%20SEGURIDAD%20PORTUARIA%20FINAL.pdf?sequence=1>
- Gil de Sola, E. (2017). *El Sistema NCAGS y la Protección del Tráfico Marítimo Civil*. Facultad Náutica de Barcelona. Pp. 18. Barcelona, España.
https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/109838/129875_El+sistema+NCAGS+y+la+protecci%F3n+del+Tr%EFico+Mar%EDtimo+Civil.pdf;jsessionid=3F1C650D936760E0FAEE3C057E0C6526?sequence=1
- Macia Aparicio, L. (1989). *Tucídides. Historia de la Guerra del Peloponeso*. España. Akal.
- Meyer, L. (1990). *En busca de la seguridad perdida. Aproximaciones a la Seguridad Nacional mexicana*. México. Siglo XXI.
- Naciones, C.A., y de Naciones, C. (2000). *La Guía de Planificación Nacional. Seguridad Portuaria*. Santiago de Chile. Comunidad Andina.

Oppenheim, A. L. (1977). *Mesopotamia Ancient*.

<https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/6219/04Capitulo2.PDF?sequence=4&isAllowed=y>

Obtenido de: Conceptualización de riesgo, Amenaza y Vulnerabilidad.

Rodriguez Ruiz, H. M. (2016). *Seguridad Marítima, Retos y Amenazas. Capítulo I Seguridad Integral Marítima, Reto Estratégico. Resumen*. Escuela Superior de Guerra. Bogotá, Colombia: ESDEGUE-DEARC.

Santalices Fernández, R. (2011). *La Seguridad Portuaria. El Contexto Internacional. La Situación en la UE y en España. Terrorismo Internacional y la OMI*. Pp.1. Coruña, España. IUISI.

http://portal.uned.es/pls/portal/docs/PAGE/UNED_MAIN/LAUNIVERSIDAD/VICERRECTOR ADOS/GERENCIA/IUISI/COLABORACIONES/035%20DOC034-2005.PDF

Ullman y Brown, R. (1977). *En Busca de la Seguridad Perdida. En S. Aguayo Quezada y Bagles: Aproximaciones a la Seguridad Nacional Mexicana* (pág. 54). México. Siglo XX.

https://books.google.com.co/books?id=0WylE4CcfSsC&pg=PA54&lpg=PA54&dq=Ullman+y+Brown+1977&source=bl&ots=7ZJfAh7iDR&sig=ACfU3U0MX5dM9JOiGqrdrXtdTEZLY0Bb2Q&hl=es&sa=X&ved=2ahUKEwi4mMjlq_oAhUhhuAKHZfPDtYQ6AEwAHoECACQAQ#v=onepage&q=Ullman%20y%20Brown%201977&f=false P. 54.

https://books.google.com.co/books?id=JGJTZkX8dckC&pg=PA127&lpg=PA127&dq=Ullman+y+Brown+1977&source=bl&ots=qzpIgcU6e8&sig=ACfU3U1Mzdq5T05-J7U6u_StytbYEzyF8A&hl=es&sa=X&ved=2ahUKEwi4mMjlq_oAhUhhuAKHZfPDtYQ6AEwAXoECAkQAQ#v=onepage&q=Ullman%20y%20Brown%201977&f=false P. 127.

Vega García, G. R. (2000). *Seguridad Nacional. Concepto, Organización, Método*. México. Secretaría de la defensa Nacional.

Resumen de las variaciones del Capítulo XI del Convenio SOLAS y del contenido del Código PHIP.

Regla	Título	Legislación
V	Seguridad de la Navegación	Regla 19, Equipamiento de sistemas y equipos de navegación a bordo, contiene un nuevo programa para la instalación de sistemas de identificación automática (AIS), en todos los buques mayores de 300 T. La primera disposición de un equipo de navegación por satélite (GNSS).
XI-1	Medidas Especiales para aumentar la Seguridad Marítima	Se actualiza las prescripciones relativas a la supervisión de las organizaciones reconocidas (obligaciones de llevar a cabo verificaciones y a inspecciones en representación de las administraciones), los procedimientos mejorados, el sistema de vigilancia de los miembros de la OMI, y los buques para la identificación y la supervisión por el Estado portu del puerto receptor de los buques.
XI-2	Medidas Especiales para mejorar la Protección Marítima	Se actualiza las prescripciones relativas a los niveles de protección y carga de los buques, que incluye a los buques de pasajeros, unidades móviles, perforadoras móviles e instalaciones portuarias que sirven para los buques en viajes internacionales.
XI-10	Número de Identificación de Buque (IMO)	El Número IMO de 7 dígitos debe estar marcado permanentemente, interna y externamente después del 1 de julio de 2004. Debe estar disponible a bordo con propósitos de verificaciones. El Estado de Abanderamiento, es responsable de emitir el CSR para todos los buques que zarpan en bandera, aplica desde el 01 de julio de 2004.
XI-15	Registro Escritorio Continuo (CSR)	En el ejercicio de su juicio profesional para adoptar las decisiones necesarias y para mantener la protección de la nave.
XI-23	Confirmación del Papel del Capitán como responsable del Buque	

ANEXOS

Anexo 1

Resumen de las enmiendas del Capítulo XI del Convenio SOLAS y del contenido del Código PBIP.

Capítulo	Título	Texto
V	Seguridad de la Navegación	Regla 19, requerimientos de sistemas y equipos de navegación a bordo, contiene un nuevo programa para la instalación de sistemas de identificación automática (AIS), en todos los buques mayores de 300 T. La primera inspección de un equipo de protección fue el 01/julio/04.
Capítulo XI, del Convenio SOLAS se divide en dos partes		
XI-1	Medidas Especiales para aumentar la Seguridad Marítima	Se aclaran las prescripciones relativas a la autorización de las organizaciones reconocidas (responsables de llevar a cabo reconocimientos e inspecciones en representación de las Administraciones); los reconocimientos mejorados; el sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación; y la supervisión por el Estado rector del puerto respecto de las prescripciones operacionales.
XI-2	Medidas Especiales para aumentar la Protección Marítima	Aplica a todas las naves de pasajeros y carga de 500 T, y superiores. Incluye a las naves de alta velocidad, unidades móviles, perforadoras móviles e instalaciones portuarias que sirvan para los buques en viajes internacionales.
De los Capítulos anteriores se derivan las siguientes Reglas		
Regla	Título	Texto
XI-1/3	Número de Identificación de Buque (IMO)	El Número IMO de 7 dígitos debe estar marcado permanentemente, interna y externamente después del 1 de julio de 2004.
XI-1/5	Registro Sinóptico Continuo (CSR)	Debe estar disponible a bordo con propósitos de verificaciones. El Estado de Abanderamiento, es responsable de emitir el CSR para todos los buques que enarboles su bandera, aplica desde el 01 de julio de 2004.
XI-2/8	Confirmación del Papel del Capitán como responsable del Buque	En el ejercicio de su juicio profesional para adoptar las decisiones necesarias y para mantener la protección de la nave.

.....Continúa.- Anexo 1		
Regla	Título	Texto
XI-2/6	Equipamiento con Sistema de Alerta de Protección del Buque	Exige que todos los buques estén equipados con un Sistema de Alerta de Protección del Buque, antes de la 1ra. inspección de radio después del 01 de julio de 2004.
XI-2/10	Cubrir los requisitos para los puertos y sus instalaciones	Requiriendo, entre otras cosas, a los Gobiernos, que aseguren que han realizado las evaluaciones de protección del puerto y sus instalaciones y que éstos están implementándose de acuerdo al Código PBIP.

Fuente: Fuente: Elaboración del Autor. CN. Torres Cabrera, Jesús M. 2020

Anexo 2

Requerimientos de las Regulaciones y Legislaciones Gubernamentales.

Las Regulaciones de Protección del Maritime Transportation Security Act (MTSA). Acta de Protección del Transporte Marítimo, cubren:

Las Operaciones de los buques e instalaciones portuarias en, o adyacentes al mar, sujetas a la jurisdicción de los Estados Unidos.

Las regulaciones tienen elementos comunes que incluyen a:

1. Los Oficiales de Protección.
2. Capacitación para todo el personal, requieren la designación de una persona quien será responsable por los programas de protección de los buques o de la instalación portuaria.
3. Describe las cualidades que deben reunir los oficiales de protección y requiere que todo el personal reciba capacitación de tal forma que estén preparados y sean capaces de implementar en plan de protección.

Puntos importantes del MTSA:

1. Requisitos para la evaluación de los puntos débiles en el puerto, instalación y buque.
2. El desarrollo de Planes de Protección para ciertas instalaciones portuarias y buques.
3. La emisión y uso de tarjetas de protección del transporte para el personal cuyas responsabilidades les exigen que accedan los espacios seguros a bordo de los buques.
4. El establecimiento de un programa permanente de concesiones para facilitar la mejora de la protección marítima.
5. La evaluación del secretario de transporte de la efectividad de las medidas antiterrorismo de los puertos extranjeros.
6. La instalación y funcionamiento de sistemas de identificación automáticos a bordo de ciertos buques comerciales.
7. El establecimiento de un programa para mejorar los sistemas de transporte intermodal internacional, incluyendo el escaneo de la carga, rastreo, la protección física, el monitoreo, y los problemas relaciona-dos con la carga.
8. La extensión de jurisdicción del mar territorial en el acta de espionaje de 1917 a 12 millas náuticas a partir de la línea costera.
9. Requerimientos de proveer electrónicamente los datos de embarque a la aduana americana antes de la llegada o salida de carga.
10. El desarrollo de normas y planes de entrenamiento para el personal de protección marítima.

El Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT). (Asociación Aduana-Comercio Contra el Terrorismo), es un programa a través del cual la aduana americana proporciona despacho de aduanas a empresas que establecen los procedimientos de protección apropiados.

La Iniciativa de Seguridad en Contenedores (CSI), es otro programa en que la aduana americana está trabajando con los puertos extranjeros para identificar los embarques potencialmente peligrosos antes de que ellos lleguen a los Estados Unidos.

Las Autoridades Designadas y las Administraciones, son responsables de establecer las políticas y los procedimientos que se incluirán en los Planes de Protección de la Instalación Portuaria y del Buque, acerca de las declaraciones de protección marítima y los sucesos que afecten a la protección marítima que deberían transmitírseles y el momento de transmitir tal información.

Fuente: Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV. Secretaría de Marina-Armada de México). Curso de Oficial de Protección Marítima y Portuaria. 2018.

Anexo 3

Responsabilidades de un Gobierno Contratante, para la implantación de las disposiciones descritas en los Capítulos XI-1 y XI-2 del Convenio SOLAS

Capítulo y Regla	Descripción
Capítulo XI-2/Regla 2/Párrafo 2/SOLAS	Los GC's, decidirán el ámbito de aplicación del Capítulo XI-2 y de las secciones pertinentes de la Parte A del Código PBIP, por lo que respecta a las instalaciones portuarias situadas en su territorio que, aunque sean utilizadas fundamentalmente por buques que no estén dedicados a viajes internacionales, en ocasiones tengan que prestar servicio a buques que arriben tras un viaje internacional o zarpen con ese destino.
Capítulo XI-2/Regla 2/Párrafo 2.1/SOLAS	Los GC's, basarán las decisiones que adopten en una Evaluación de la Protección de la Instalación Portuaria (EPIP), según la Parte A del Código PBIP.
Capítulo XI-2/Regla 2/Párrafo 2.2/SOLAS	Toda decisión adoptada por un GC, no comprometerá el nivel de protección que se pretende alcanzar mediante las disposiciones del Capítulo XI-2 o las de la Parte A/PBIP.
Capítulo XI-2/Regla 2/Párrafo 3/SOLAS	Las disposiciones del Capítulo XI-2, " <i>no son aplicables a los buques de guerra</i> ", ni a las unidades navales auxiliares, ni a otros buques que, siendo propiedad de un GC o siendo explotados por él, estén exclusivamente dedicados a servicios gubernamentales de carácter no comercial.
Capítulo XI-2/Regla 2/Párrafo 4/SOLAS	Nada de lo dispuesto en el Capítulo XI-2, irá en detrimento de los derechos y obligaciones de los estados en virtud del derecho internacional.
Capítulo XI-2/Regla 7/ Párrafo 1/SOLAS	Los GC, establecerán los niveles de protección y garantizaran el suministro de información sobre referidos niveles a los buques que naveguen en su mar territorial o que hayan comunicado su intención de entrar en su mar territorial.
Capítulo XI-2/Regla 7/Párrafo 2/SOLAS	Los GC, habilitarán un punto de contacto mediante el que citados buques puedan solicitar asesoramiento o asistencia y al que tales buques puedan informar de cualquier inquietud de protección que tengan acerca de otros buques, movimientos o comunicaciones.
Capítulo XI-2/Regla 7/Párrafo 1/SOLAS	<p>Cuando se identifique un riesgo de ataque, el GC, que se vea afectado informará a los buques afectados y a su administración de:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ El nivel de protección actual ➤ Las medidas de protección que los buques afectados deban tomar para protegerse ante un ataque, de conformidad con lo dispuesto en las disposiciones de la Parte A del Código PBIP. ➤ Las medidas de protección que haya decidido adoptar el estado ribereño, según proceda.
Capítulo XI-2/Regla 7/Párrafo 1/SOLAS	<p>Cuando se identifique un riesgo de ataque, el GC, que se vea afectado informará a los buques afectados y a su administración de:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ El nivel de protección actual ➤ Las medidas de protección que los buques afectados deban tomar para protegerse ante un ataque, de conformidad con lo dispuesto en las disposiciones de la Parte A del Código PBIP. ➤ Las medidas de protección que haya decidido adoptar el estado ribereño, según proceda.

Fuente: Elaboración del Autor. CN. Torres Cabrera, Jesús M. 2020

Anexo 4

Evaluación Inicial del Riesgo

A. Evaluación Inicial
¿Qué Instalaciones o estructuras se considera importante proteger?
1. Accesos, entradas, vías de acercamiento, fondeaderos y zonas de maniobra y atraque.
2. Instalaciones de carga, tales como terminales, zonas de almacenamiento y equipo de manipulación de la carga.
3. Sistema tales como sistemas de distribución eléctrica, sistemas de radio y telecomunicaciones, sistemas in-formaticos y redes de ordenadores.
4. Sistemas de gestión de tráfico en el puerto y ayudas a la navegación
5. Puentes, vías férreas, carreteras.
6. Embarcaciones de servicio del puerto; se incluyen embarcaciones de prácticos, remolcadores, gabarras, etc...
7. Equipos y sistemas de protección y vigilancia.
8. Aguas adyacentes a la Instalación Portuaria.
Referencia: Parte B/PBIP/15.7
➤ Una técnica consiste en ver las cosas como el presunto infractor/terrorista.
➤ Planear las acciones deliberadas o ataque terrorista para que se realicen en su totalidad tomando en cuenta cuatro factores:
1. Accesibilidad.- Es todo lo que se interponga en su camino y reduzca la accesibilidad al objetivo determinado.
2. Recuperabilidad.- Es el factor tiempo que requerirá la Empresa – Gobierno, para restablecer las operaciones vitales. (días, meses, años)
3. Vulnerabilidad.- Es la blandura o dureza que ofrezca el blanco determinado en función a los recursos materiales y humanos para impedir que logre el objetivo, entrando en consideración la ingeniería y arquitectura de las instalaciones y buques (Ejem. Empleo de vidrio en el 80 % de la construcción de una instalación.)
4. Reconocibilidad.- Determinar si existe posibilidad de confusión al realizar el acto deliberado o ataque terrorista.
En función de lo anterior:
Es necesario elaborar recomendaciones concretas en la evaluación inicial a la evaluación de protección de una IP, con el objeto de que lo que se está proponiendo llevar a cabo, sea medible y cuantificable en un lapso de tiempo acordado o recomendado, en función de la seguridad y protección de las instalaciones portuarias.
Señalar los distintos puntos débiles que se pueden encontrar en una Evaluación Inicial de Riesgo.
Puntos débiles en una evaluación inicial de riesgo:
Una evaluación inicial de riesgo se realiza para encontrar puntos vulnerables y debilidades en los sistemas de protección de una instalación portuaria o en su infraestructura, tales como:
1. Comunicaciones internas y externas
2. Fuentes de potencia y alumbrado (redes eléctricas, motores)
3. Almacenes (cargas, registros. Etc.)
4. Accesos
5. Centros de control de operaciones o mandos
También se incluyen, aquellos lugares o áreas designados por la OMI como Zonas Restringidas.

.....Continúa.- Anexo 4

Otros puntos vulnerables.- Mismos que tendrán seguridad adicional (cerraduras, candados, etc.) Como son:

1. Plantas de aire acondicionado.
2. Cámaras de baterías y acumuladores.
3. Estaciones eléctricas.
4. Cámara hidráulica, incluidos controles hidráulicos para las puertas de la estructura.
5. Espacios para la maquinaria de los elevadores.
6. Almacenes de gas embotellado.
7. Taller de pinturas.
8. Almacén de productos químicos o mercancías peligrosas.
9. Accesos a tanques de combustible, se adoptarán las medidas de protección aplicables mas adecuadas

Herramientas de Evaluación

Son instrumentos que nos ayudan a medir los riesgos e identificar puntos débiles para determinar las amenazas a las instalaciones portuarias.

Objetivo de utilizar estas Herramientas de Evaluación

Garantizar que el plan de protección interna del puerto este activo para evitar en todo momento cualquier amenaza a sus instalaciones.

Utilización de las Herramientas Evaluación

1. Oficial de Protección Interna del Puerto.
2. Inspectores.
3. Auditores.

Tipos de Herramientas

1. Acceso a los planes de protección y documentos relacionados.
2. Mapas, planos y diagramas de la instalación o buque.
3. Equipo básico para evaluación (cámara, flexómetro y linterna)
4. Autoevaluaciones.
5. Auditoria.
6. Inspección.

B. Utilización de las Listas de comprobación y programas informáticos en las evaluaciones de protección.

1. Uso de listas de comprobación

- a. Formatos guía para levantamiento de la información y datos significativos que se considere para su análisis (Anexos 6 y 7)
- b. MSC/CIRC - 1131
 - Diciembre 2004
 - Autoevaluación voluntaria

2. Reconocimiento de los medios de protección sobre el terreno.

Preparativos

- a. El evaluador elaborara su plan de acción.
- b. Se apoyara con instrumentos fotográficos, de medición y grabación, para la memoria de su evaluación.
- c. Tendrá documentación necesaria como son:
 - Listas de comprobación.
 - Planes.
 - Procedimientos.

.....Continúa.- Anexo 4

d. Se auxiliara con diagramas, planos y mapas del área a evaluar.

C. El Plan de Acción para la EPIP deberá de incluir, como mínimo los siguientes elementos: (A/PBIP/15.5)

1. Determinación y evaluación de los bienes e infraestructuras importantes que se han de proteger.

2. Evaluación de las posibles amenazas para estos bienes e infraestructuras y la posibilidad de que se concreten, con el objeto de determinar las medidas de protección y establecer un orden de prioridad.

3. Determinación, selección y prelación de las medidas para contrarrestar las amenazas y de los cambios de procedimientos y su grado de eficacia para reducir la vulnerabilidad.

4. Determinación de puntos débiles, incluidos los relacionados con el factor humano, que puedan afectar a las infraestructuras, políticas y procedimientos.

D. Procedimientos, medidas y operaciones que han de evaluarse durante un reconocimiento sobre terreno.

1. Para la realización de la vigilancia y patrullaje de las instalaciones, considerando la zona de fondeo y de atraque.

2. Para las operaciones de interfaz realizadas entre puerto- buque y buque - buque y las que se realicen en sus áreas restringidas y vitales.

3. Para los accesos normales vehiculares, peatonales, ferroviarios, así como los establecidos en los accesos en zonas y áreas restringidas

4. Que medidas se tienen o se cuenta con ello.

5. Checa operaciones de puesto

6. Checa contenedores.

7. Para los equipos de comunicaciones internas y externas durante su operación y mantenimiento.

8. Son prioritarios

9. Para salvaguardar la confidencialidad de la información de protección escrita en papel o en formato electrónico.

En los diferentes niveles de protección:

NUM. PROG.	ASPECTOS A CONSIDERAR EN LAS EVALUACIONES	INST. PORT. (PARTE B/PBIP/15.3)	BUQUE (PARTE B/PBIP/8.3)
01	PROTECCIÓN FÍSICA	X	X
02	INTEGRIDAD ESTRUCTURAL.	X	X
03	SISTEMAS DE PROTECCIÓN DEL PERSONAL.	X	X
04	NORMAS Y PROCEDIMIENTOS.	X	X
05	SISTEMAS RADIOELÉCTRICOS Y DE TELECOMUNICACIONES, INCLUIDOS LOS SISTEMAS Y REDES INFORMÁTICOS.	X	X
06	INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE.	X	
07	SERVICIOS PÚBLICOS.	X	
08	OTRAS ZONAS QUE, AL SUFRIR DAÑOS, O SER UTILIZADAS COMO PUNTO DE OBSERVACIÓN PARA FINES ILÍCITOS, PODRÍAN PONER EN PELIGRO A PERSONAS, BIENES U OPERACIONES QUE SE REALICEN DENTRO DE LA INSTALACIÓN, O A BORDO DEL BUQUE.	X	X

.....Continúa.- Anexo 4

E. La importancia de la protección física en las instalaciones portuarias y los diversos componentes de las mismas.

La protección física y operativa en las instalaciones portuarias y buques, es de suma importancia.

Es la primera barrera que va a impedir que pasen personas, objetos u otras cosas no deseadas que puedan en un momento dado infligir daño físico a las personas, instalaciones, equipos y buques, en una instalación portuaria.

F. Componentes que actúan en la protección física y operativa:

1. Control de acceso a instalaciones. (Puesto de control con vigilantes, barreras, equipos de Rayos-X, detectores de explosivos, detectores de drogas, cámaras de tv, bardas, mallas , etc..)

2. Control de protección de personas. (Tarjeta identidad electrónica, identidad biométrica, libreta de control de visitantes, etc.

3. Acceso, salida, manejo y almacenamiento de la carga. (Instalación de arcos de Rayos Gamma, Rayos-X, empleo de vehículo móvil con Arco Rayos-X, etc.)

4. Zonas restringidas marítimas o terrestres (A través de puertas codificadas, identificaciones electrónicas o biométricas, control de acceso por vigilancia con control del personal bajo relación, iluminación especial, cámaras de TV, cámaras de Rayos Infrarrojos, detectores perimetrales de personas de rayos infrarrojos).

5. Conocimiento de empleados (por medio de programas informáticos con datos personales).

6. Sistema de vigilancia y patrullaje con comunicaciones confiables y tareas específicas.

G. La importancia de la integridad estructural para los edificios y otras construcciones.

En edificios, muelles, instalaciones conexas y buques, es importante conservar la integridad estructural debido a que es en donde se manejan:

1. Operaciones del puerto. Contacto con servicios públicos del puerto.

2. Entrega de logística para instalaciones o para buques.

3. Se maneja información clasificada.

4. Se realizan reuniones de alto nivel, con resoluciones neurálgicas para el desempeño y desarrollo portuario.

H. Componentes de los sistemas destinados a proteger al personal de las instalaciones portuarias y el funcionamiento de estos.

1. Sistema de vigilancia y patrullaje

2. Sistema de CCTV

3. Sistema de Circuito Cerrado de Camaras de Rayos Infrarrojos

4. Sistema Electrónico de Identificación de Personas

5. Libreta de Control de Visitantes

6. Equipos Detectores de Drogas y Explosivos

7. Equipo Detector Perimetral de Intrusos

8. Arcos Detectores de empleo de Rayos-X y de Rayos Gamma.

I. Papel que desempeñan los procedimientos adecuados en la prevención de los sucesos que afectan a la protección marítima y la atenuación de sus consecuencias.

1. Procedimiento:

.....Continúa.- Anexo 4

Regla o instrucción emitida por una persona con autoridad para garantizar que una tarea específica de protección, sea ejecutada de acuerdo con los requerimientos necesarios dispuestos para el logro de la tarea del objetivo.

2. Procedimiento Operativo Estandar (POE)

Establecido para la prevención de sucesos que afecten a la protección portuaria o buque.

Para que sean adecuados es necesario:

a. Familiarizarse con la instalación portuaria o buque.

b. Establecer definición y propósito de POE's.

c. Formular POE's para tareas específicas.

d. Desarrollar un reporte de incidente de protección

J. Empleo de los Sistemas Informáticos y de Comunicaciones en las Operaciones de las Instalaciones Portuarias y en el Mantenimiento de la Protección.

Sistemas de Comunicaciones

a. Comunicaciones interiores:

Equipos Base y Portátiles

Se mantiene enlace en el buque, por teléfonos, sonido general y equipos portátiles, enlazados para cualquier contingencia.

b. Comunicaciones exteriores:

Con las cuales se puede enlazar el buque a su compañía, armador, otro buque, cualquier parte del mundo, con fines comerciales o de auxilio.

c. Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM):

Se atienden llamadas de auxilio y entro en vigor en 1999.

Es en esencia una red mundial de comunicaciones automatizadas de emergencia para buques que se encuentran en la mar.

K. Identificación y evaluación de los medios de transporte y la infraestructura.

a. Identificación y evaluación de los medios de transporte.

1. Terrestres (vehicular y ferroviario)

2. Marítimo

b. Identificación y evaluación de la infraestructura

1. Terrestres y marítimas.

2. Vías de comunicaciones internas.

3. Bases de operaciones establecidas.

4. Tipo de protecciones empleadas (NP1, NP2 Y NP3)

c. Identificación y evaluación de la infraestructura adyacente

Identificación y Evaluación de los Servicios Públicos y Conexos.

Conforme a la Ley de Puertos:

1. **Servicios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna:** Pilotaje, remolque, amarre de cabos y lanchaje.

2. **Servicios generales a las embarcaciones:** Agua potable, combustible, avituallamiento, comunicación, electricidad, recolección de basura o desechos y eliminación de aguas residuales.

3. **Servicios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías:** Carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto

d. La división de las empresas depende de los servicios portuarios que presten:

.....Continúa.- Anexo 4

1. Servicios al buque

2. Servicios a la carga

3. Servicios a los pasajeros

La Administración Portuaria Integral (API), puede prestar servicios portuarios, por sí o a través de terceros mediante contrato (Prestación de servicios).

L. Evaluación de los Servicios Públicos:

La verificación de que los prestadores de servicios públicos y el personal de las instalaciones portuarias o buque que realizan y que supervisan estas actividades, se apeguen a lo establecido en los **POE's (Procedimiento Operativo Estandar)**, contenidos dentro de un plan de protección en cualesquiera de los niveles de protección.

La aplicación de los sistemas de pruebas dentro de la evaluación de protección y la supervisión del cumplimiento del PPIP, es lo que nos orientará hacia modificaciones de procedimientos o del plan mismo.

M. Identificar otras zonas que al sufrir daños o ser utilizadas como punto de observación para fines ilícitos, puedan entrañar un riesgo para las personas, la propiedad o las actividades en una instalación portuaria.

El proceso de identificación y evaluación de las estructuras adyacentes a la instalación portuaria que pudieran causar daños dentro de la instalación o utilizarse para causar daños a ésta o para observarla con fines ilícitos o desviar la atención (**Referencia:** Parte B/PBIP/15.8), deberá de considerar lo siguiente:

1. Identificación de las posibles amenazas para los bienes e infraestructuras y cálculo de la probabilidad de que dichas amenazas se materialicen, a fin de establecer medidas de protección y el orden de prioridad de las mismas (**Parte B/15.10, 15.11 y 15.12**)

2. La identificación y la evaluación de todo posible acto y del método por el que se pueda llevar a cabo estarán basadas en diversos factores, entre los que se incluirán las evaluaciones de la amenaza que hagan los organismos gubernamentales.

3. La identificación y evaluación de las amenazas permite no tener que partir de la hipótesis del peor caso posible al planificar y asignar recursos.

4. La **EPIP** incluye una evaluación, en colaboración con las **Organizaciones Nacionales de Seguridad** pertinentes

N. Identificación de los puntos vulnerables en las zonas anteriormente mencionadas y la preparación de las medidas correctivas necesarias.

En la identificación de los puntos vulnerables se deben tener en cuenta los siguientes aspectos.

1. Accesos por mar y tierra a la instalación y a los buques que estén atracados en ella.

2. Integridad estructural de los muelles, las instalaciones y las estructuras conexas.

3. Procedimientos y medidas de protección existentes, incluidos los sistemas de identificación.

4. Procedimientos y medidas de protección existentes relativos a la infraestructura y los servicios portuarios.

5. Medidas para proteger el equipo radioeléctrico y de telecomunicaciones, la infraestructura y los servicios portuarios, incluidos sistemas y redes informáticas.

6. Zonas adyacentes (marítimas y terrestres) que puedan utilizarse durante un ataque o para lanzarlo.

7. Acuerdos existentes con compañías privadas de seguridad que ofrezcan servicios de protección marítima en tierra y en las aguas del puerto.

.....Continúa.- Anexo 4

8. Incompatibilidades entre los procedimientos y medidas de seguridad y los de protección.
9. Incompatibilidades entre las tareas asignadas en la instalación portuaria y las tareas de protección.
10. Limitaciones de personal o de ejecución, deficiencias detectadas al impartir la formación o durante los ejercicios.
11. Deficiencias detectadas durante las operaciones diarias, después de un suceso o alerta, en los informes sobre aspectos de protección preocupantes, al ejercer las medidas de control, al realizar una auditoría.
O. La importancia de contar con planes de emergencia correctos para hacer frente a las contingencias
Importante:
Contar con planes de emergencia correctamente elaborados, coordinados y practicados con el único objetivo de que:
Todos los miembros que intervienen en la aplicación del Plan de Protección de Instalaciones Portuarias (PPIP), y del Plan de Protección del Puerto (PPP), al determinarse cualquiera de los niveles de protección establecidos (NP-1, NP-2 y NP-3), se encuentren listos para hacerle frente con el mínimo de daños y con la garantía de iniciar operaciones portuarias en cuanto la emergencia se haya controlado o neutralizado.
P. Explicar y realizar una Evaluación de la Protección con las nuevas medidas establecidas y comprobar si es necesario contar con más medidas atenuantes.
Aplicar un ejemplo de EPIP tomando como base la descripción del método RBDM. Anexo 4.
Q. La forma y el modo adecuado de registrar los resultados de la evaluación de la protección en la realización de la EPIP/EPB, se debe preparar un reporte, consistente de:
1. Un resumen de cómo la evaluación fue conducida (mediante el empleo de las herramientas expuestas)
2. Una descripción de cada punto débil encontrado durante la evaluación.
3. Una descripción de contramedidas que podrían usarse y que podrían ser dirigidas hacia cada una de las vulnerabilidades.
a. El informe de la EPIP/EPB , debe protegerse de accesos no autorizados o divulgación conforme al código.
b. La EPIP/EPB , contra los riesgos y amenazas es un elemento esencial e integral a considerar en el proceso de elaboración y actualización del plan de la protección de una instalación o de un buque.

Fuente: Elaboración del Autor. CN. Torres Cabrera, Jesús M. 2020

Anexo 5

Procedimiento Para elaborar el PPIP y PPB

Una vez ultimada la EPIP y la EPB, se elaborará un informe que consistirá en:
1. Un informe de la manera como se llevó a cabo la evaluación.
2. Una descripción de cada punto débil constatado durante la evaluación.
3. Una descripción de las medidas que podrían aplicarse para contrarrestar cada uno de esos puntos vulnerables.
4. Este informe se protegerá contra el acceso o la divulgación no autorizados.
El PPIP incluye los siguientes elementos comunes a todos los niveles de protección: (Parte B/PBIP/16.8 y Parte B/PBIP/9.7).
1. La función y la estructura de la organización de la protección de la instalación.
2. Las funciones, tareas, responsabilidades y requisitos de formación de todo el personal de la instalación que tenga funciones de protección marítima y las medidas de control del rendimiento necesarias para evaluar la eficacia de cada persona.
3. Los enlaces de la organización de protección de la instalación portuaria con otras autoridades nacionales o locales con responsabilidades en protección.
4. Los sistemas de comunicaciones de los que se dispone para mantener unas comunicaciones continuas y eficaces entre el personal de protección de la instalación, los buques que se hallen en el puerto y, cuando proceda, las autoridades nacionales y locales con responsabilidades en la esfera de la protección.
5. Los procedimientos y salvaguardas necesarios para que estas comunicaciones continuas estén garantizadas en todo momento.
6. Los procedimientos y prácticas para salvaguardar la información confidencial sobre protección disponible en papel o en formato electrónico.
7. Los procedimientos necesarios para evaluar la eficacia en todo momento de las medidas, procedimientos y equipo de protección, incluidos los procedimientos para identificar y subsanar cualquier fallo o funcionamiento defectuoso del equipo.
8. Los procedimientos para presentar y evaluar informes relativos a posibles fallos o aspectos de protección preocupantes.
9. Los procedimientos relativos a la manipulación de la carga.
10. Los procedimientos relativos a la entrega de las provisiones del buque.
11. Los procedimientos para mantener, y actualizar, un inventario de mercancías peligrosas y sustancias potencialmente peligrosas, y su ubicación en la instalación.
12. Los medios para alertar a las patrullas marítimas y equipos de búsqueda especializados, incluidos los expertos en búsqueda de bombas y búsquedas submarinas, y obtener sus servicios.
13. Los procedimientos para ayudar a los oficiales de protección del buque a confirmar la identidad de las personas que deseen subir a bordo, cuando se solicite.
14. Los procedimientos para facilitar el permiso de tierra del personal del buque o los cambios de personal, así como el acceso de visitantes al buque, incluidos los representantes de las organizaciones para el bienestar de la gente de mar y los sindicatos.

.....Continúa.- Anexo 5

Se examinan específicamente todas las medidas que pueden adaptarse para cada nivel de protección, abarcando, entre otros los aspectos siguientes: Parte B/PBIP/16.9 y Parte B/PBIP/9.9).

1. Acceso a la instalación, zonas restringidas dentro de la instalación portuaria.
2. Manipulación de la carga
3. Entrega de las provisiones del buque
4. Gestión de equipajes no acompañados
5. Vigilancia de la protección de la instalación.

En el PPIP y PPB deben indicarse

1. Las medidas de protección (física y operativa), que debe tomar la instalación para poder funcionar siempre en el nivel de protección.
2. El plan debe indicar medidas de protección adicionales, que la instalación debe adoptar para pasar al nivel de protección 2 y poder operar en dicho nivel cuando así se le ordene.
3. El plan debe indicar las medidas preparatorias que la instalación tendría que tomar para responder con prontitud a las instrucciones del Mando Naval, cuando reciba la Dirección del PPIP en el Nivel de Protección 3, a un suceso que amenace o afecte a la protección marítima.

Fuente: Elaboración del Autor. CN. Torres Cabrera, Jesús M. 2020

Anexo 6

Elaboración del PPIP y PPB

Procedimiento que debe seguirse para la elaboración del PPIP y PPB.
Puntos clave en la elaboración de un plan de protección
1. Control de acceso (zonas normales y zonas restringidas).
2. Medidas para evitar introducción de armas.
3. Revisión de pasajeros y equipajes.
4. Control del manejo de carga y bodegas.
5. Procedimientos para tareas de protección.
6. Procedimientos para responder al cambio del nivel de protección.
7. Efectivo uso de recursos.
Objetivo Principal de los Planes de Protección
Desarrollo e implantación de procedimientos y medidas de protección en buques e instalaciones portuarias en cumplimiento del Programa Nacional de Protección Marítima, que debe ser concordante con el convenio SOLAS y el Código PBIP.
Desarrollo de los Procedimientos de Protección para cada tipo de amenaza.
Paso Uno: Decidir sobre la amenaza específica a ser considerada.
Paso Dos: Decidir qué áreas pueden apoyar en esa situación.
Paso Tres: Asignar papeles al personal y dar participación a las áreas que puedan apoyar.
Paso Cuatro:
1. Establecimiento claro de los papeles y tareas asignados a cada elemento (medidas físicas y operativas de protección).
2. Definir procedimiento a seguir para tareas específicas. (búsqueda de artefactos explosivos, evacuación, etc.)
3. Designar las prioridades y formas de comunicación durante el incidente. (plan de comunicaciones del plan de protección).
4. Definir y organizar los movimientos del personal durante el incidente, así como el transporte de emergencia, en caso de ser necesario. (organización de personal en grupos de tarea).
5. Predeterminar autoridades legales y su posible intervención. (comité de protección portuaria).
6. Definir y activar la adquisición de equipo especial requerido para las diferentes situaciones que pudieran presentarse. (en función al tipo de amenaza evaluado).
Paso Cinco:
1. Redacte en detalle y documente el procedimiento de protección.
2. Integre el procedimiento al PPB o al PPIP según sea el caso.
De acuerdo a lo anterior, se integraran los procedimientos de protección resultantes para cada tipo de amenaza evaluada y para cada nivel de protección ya sea de la instalación portuaria o del buque.”

.....Continúa.- Anexo 6

Aprobación del PPIP y PPB.

Indicar que todos los PPIP y PPB, deberán ser aprobados y que, si hay algún fallo en el equipo de protección o alguna medida de protección queda en duda, se deberán adoptar medidas de protección temporales equivalentes y notificarlo a la administración.

1. El PPIP, deberá ser aprobado por el **CG**, en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria (**Referencia:** Parte A/PBIP/16.2)
2. El **PPB** será aprobado por la **Administración** (**Referencia:** Parte A/PBIP/9.1)
3. La Administración podrá delegar a una **OPR**, el examen y la aprobación del PPB o de las enmiendas a un plan previamente aprobado. (**Referencia:** Parte A/PBIP/9.2)

El GC correspondiente, debe establecer los procedimientos oportunos para:

1. La presentación de los PPIP al GC y el PPB a la Administración).
2. El examen de los **PPIP y PPB**.
3. La aprobación de los **PPIP y PPB**, con o sin enmiendas.
4. El examen de las enmiendas que se presenten después de la aprobación
5. La inspección o la auditoria que permita verificar que el **PPIP y PPB**, aprobado, sigue siendo válido.

Referencia: PBIP/Parte B/16.61 y Parte A/9.5

Fuente: Elaboración del Autor. CN. Torres Cabrera, Jesús M. 2020

Anexo 7

Implementación del PPIP y PPB

Implementación del Plan
1. Normatividad en Materia de Protección Marítima.
2. Necesidades de Formación para Protección Marítima
Procedimiento
1. Conferencias de formación.
2. Ejercicios/prácticas. (Identificar deficiencias en tareas que sean necesario subsanar de inmediato).
3. Para garantizar la implantación eficaz del PPIP/PPB, realizar ejercicios, mínimo cada 3 meses.
4. Los ejercicios deben efectuarse como mínimo una vez por año civil, sin que el periodo entre tales prácticas sea superior a 18 meses, interviniendo el CPP.
5. En dichas prácticas deben someterse a prueba las comunicaciones, coordinación, disponibilidad de recursos y respuesta.
Las prácticas pueden:
1. Ser presenciales (En vivo).
2. Consistir en una simulación teórica o seminario.
3. Estar combinadas con otras prácticas que se realicen, como por ejemplo las de respuesta de emergencia u otras prácticas de las autoridades portuarias estatales.
Referencia: Parte A/PBIP/18 y Parte B/PBIP/18
Procedimiento de implantación
1. Reunión de trabajo entre los responsables.
2. Asignar puestos y responsabilidades.
3. Determinar horarios y tiempos de ejecución.
4. Programar y ejecutar ejercicios.
5. Efectuar correcciones y ajustes.
6. Aclarar dudas del personal participante.
7. Entrenar in situ al personal.
8. Evaluar las prácticas con respecto a metas y objetivos.
9. Verificar la seguridad de los ejercicios.
10. Corroborar que el personal porte el equipo adecuado.
11. Tomar tiempos de respuesta.
12. Escalar a niveles de protección.
13. Registrar fecha y hora de los ejercicios.
14. Verificar la señalización correcta en las áreas y sistemas.
15. Recomendaciones para corrección del plan en su caso.
Garantizar que en la implantación del PPIP exista una comunicación y una colaboración efectivas entre el OPB, OCPM y OPIP.
La responsabilidad que por separado y de manera coordinada tienen los OPIP, OCPM y el OPB, en materia de protección de la instalación portuaria y del buque:

.....Continúa.- Anexo 7

Hace necesario

Que exista una vinculación muy fuerte al trabajar en equipo, ya sea de manera separada en sus áreas de responsabilidad o de manera conjunta. (Aumento de nivel de protección), **ejecutando las tareas asignadas para cada uno de ellos en el Código PBIP.**

Importancia de prestar consideración a repercusiones que medidas de protección de la instalación portuaria pueden tener sobre el personal del buque que permanezca a bordo durante largos periodos de tiempo.

Aumento de Nivel de Protección 1 al 2.

El buque requerirá de mayor personal en las tareas de vigilancia, patrullaje y control propias del buque y otras coordinadas con el personal de la instalación exigiendo mayor esfuerzo y desgaste en el personal del buque trabajando con ciertos riesgos que podrían ocasionar incidentes, accidentes o la pérdida de la vidas.

Aumento de nivel 1 al 2 o al 3 directo.

Se considera un periodo de tiempo corto en el cual la instalación portuaria y los buques permanecerán en este nivel de protección ejecutando sus procedimientos operativos estándar (POE's) correspondientes dejando libertad de maniobra a las fuerzas que deban intervenir en este nivel.

El buque y la terminal marítima que se encuentren comprometidos directamente en la acción del **Nivel 3**, ejecutaran sus procedimientos como está establecido y coordinaran con el **Mando correspondiente**, las acciones a realizar por el grupo de asalto y con el personal involucrado con el restablecimiento de la operatividad del puerto en su área de responsabilidad.

Mantenimiento y modificación del PPIP y PPB

Mantenimiento del PPIP y PPB

1. Podrán mantenerse en formato electrónico.
2. Estarán protegidos mediante procedimientos destinados a evitar su supresión, destrucción o modificación no autorizados.
3. Estarán protegidos contra acceso o divulgación no autorizada.

Referencia: Parte A/PBIP/9.6 – 9.8 y 16.6 - 16.7

Mecanismos destinados a garantizar la eficacia y actualización permanente del PPIP y PPB.

PPIP y PPB deben revisarse a discreción del OPIP/OCPM/OPB, en los casos siguientes:

1. Si se modifica la **EPIP** o la **EPB**.
2. Si una auditoría independiente del **PPIP/PPB**, o pruebas que realice el **GC** de la organización de la protección de la instalación portuaria ponen de manifiesto fallos organizativos o plantean la duda de que elementos importantes del **PPIP/PPB** aprobado sigan siendo válidos.
3. Después de haberse producido un suceso que afecte a la protección marítima o una amenaza para ésta, relacionados con la instalación.
4. Cuando se produzca un cambio en la propiedad de la instalación o en el control de su explotación.

Referencia: Parte B/PBIP/16.59

.....Continúa.- Anexo 7
PPIP y el PPB, garantizarán su eficacia y actualización con:
1. Auditorías internas.
2. Evaluaciones.
3. Inspecciones.
4. Sistema de pruebas del sistema de protección implementado.
5. Exámenes
Mantenimiento y modificación del PPIP y PPB.
Indicar que no se implantarán las enmiendas al plan si estas no han sido aprobadas por la administración.
Se deben presentar, al GC que aprobó inicialmente el plan, para su examen y aprobación, las enmiendas al PPIP y PPB que supongan:
1. Cambios que puedan alterar fundamentalmente el enfoque adoptado para mantener la protección de la instalación portuaria.
2. Eliminación, alteración o sustitución de barreras permanentes, equipo y sistemas de protección y vigilancia u otros elementos que se consideraban anteriormente esenciales para garantizar la protección de la instalación portuaria.
En caso que el análisis de los resultados obtenidos en la evaluación, verificación y exámenes correspondientes, no soporten las enmiendas propuestas, estas no serán aprobadas por la Administración.
El GC , en caso de aprobar las enmiendas propuestas al PPIP , otorgará un periodo de cumplimiento de las observaciones hechas en la verificación, mismas que al término deberán de estar cubiertas en su totalidad, procediendo el GC a efectuar la verificación de las mismas y firmar el refrendo de las verificaciones hechas a la instalación o al buque.
En donde, por ultimo:
Se certifica que, durante una verificación efectuada de conformidad con la Parte B/PBIP/16.62 , se ha comprobado que la instalación portuaria cumple con las prescripciones pertinentes del Capítulo XI-2 del Convenio y de la Parte A/PBIP .
Nota: Para el PPB , corresponde el antecedente Parte A/PBIP/19 .

Fuente: Elaboración del Autor. CN. Torres Cabrera, Jesús M. 2020

Anexo 8

Sistemas y Equipos de Protección

Sistemas y Equipos de Protección que deben de existir en una Instalación Portuaria

A. Controles de Acceso e Identificación.

Se requiere que los empleados, contratistas y visitantes, que tengan autorizado el acceso a la Instalación Portuaria, porten la tarjeta de identificación debidamente autorizada, debiéndose de verificar las siguientes características:

Se requiere que los empleados, contratistas y visitantes, que tengan autorizado el acceso a la Instalación Portuaria, porten la tarjeta de identificación debidamente autorizada, debiéndose de verificar las siguientes características:

1. Tipo y tamaño de tarjeta
2. Corroborar que la fotografía sea de la persona que porta la identificación
3. Que no tenga enmiendas ni correcciones
4. Persona que autoriza, quien elabora la tarjeta y vigencia.
5. Que sea portada a la vista



B. Sistemas de Identificación Automática (SIA).

Las tarjetas de identificación, la identificación por huella digital, ocular y otras formas de identificación electrónica (biométricos), mejoran y perfeccionan el control del acceso a la Instalación Portuaria.

C. Sistemas de Alerta de Protección de la Instalación Portuaria y de los Buques.

1. En las Instalaciones Portuarias y en los buques, se deben tener instalados los medios para alertar a los OPIP y OPB, y aplicar los planes de protección que correspondan.
2. Los equipos mínimos indispensables con los que deben de contar las Instalaciones Portuarias y los Buques son: silbatos de aire o vapor, alarmas sonoras y lumínicas, dispositivos conectados a las alarmas para que se activen las puertas de lugares considerados como restringidos.

D. Puertas de Acceso y alumbrado.

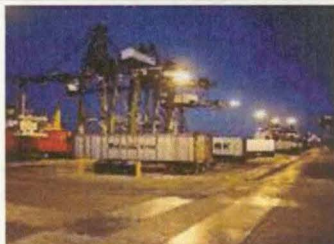
1. Puertas de Acceso

Los juegos de llaves de las diferentes puertas y candados que existan y se encuentren instalados deberán estar en poder del OPIP o del OPB, quienes serán los responsables de su resguardo

.....Continua.- Anexo 8

2. Alumbrado.

- a. Una Instalación Portuaria, debe de contar con alumbrado con control y supervisión electrónica.
- b. Se debe evitar dejar áreas oscurecidas que propicien la ejecución de un suceso.
- c. Verificar que las luminarias sean de los lúmenes adecuados y cambiarlos inmediatamente cuando se inutilicen por cualquier causa.

**3. Tipo de Alumbrado en una Instalación Portuaria**

- a. Perimetral
- b. Dentro del perímetro
- c. Bodegas
- d. Portones
- e. Garitas de guardias
- f. Bodegas durante carga y descarga
- g. Automáticas o manuales

4. Tipo de iluminación

- a. Incandescente
- b. Vapor de mercurio
- c. Fluorescente
- d. Vapor de sodio
- e. Cuarzo
- f. Halógeno

5. En el buque:

Se mantendrá suficiente iluminación en las bandas, cuando se encuentre fondeado o en maniobras en puerto.

E. Aparatos de Radio Portátiles.**1. Sistemas de Comunicaciones:**

Electrónicos.

2. Equipos de Radio Portátiles:

- a. Verificar frecuencias de trabajo antes de iniciar recorridos rutinarios.
- b. Checar funcionamiento y alcance.
- c. Atender de inmediato las llamadas de incidentes y averías.



.....Continua.- Anexo 8

F. Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM).

1. En vigor desde el 1 de febrero de 1999.
2. Red mundial de comunicaciones automatizadas de emergencia para buques en la mar.
3. Los buques de pasaje y de carga de tonelaje superior a 300 tons. Deben contar con equipos radioeléctricos que cumplan con las normas internacionales dispuestas en el sistema.
4. **Concepto básico:** las autoridades de búsqueda y salvamento en tierra, así como todos los buques que se encuentran en las inmediaciones del buque en peligro, son alertados rápidamente mediante técnicas de comunicación terrestre y por satélite de una situación de peligro para prestar asistencia a la operaciones coordinadas de búsqueda y salvamento con mínima demora.

5. Componentes

- a. INMARSAT
- b. Radiobalizas de Localización Simétrica (RLS)
- c. Servicio de Ondas Decamétricas (HF)
- d. Llamada Selectiva Digital (LSD)
- e. Servicio de Alcance Medio.
- f. Servicio de Corto Alcance
- g. Transponder de Radar.
- h. Servicio Mundial de Radiotécnicos Náuticos. (SMRN)

G. CCTV (Circuito Cerrado de Televisión)

- a. Ubicación de las cámaras
- b. Monitoreo central
- c. Iluminación en donde estén las cámaras
- d. Tiene movimiento o no zoom
- e. Manual o automático



H. Dispositivo Automático de Detección de Intrusos (Alarma Antirrobo)

Los sistemas electrónicos permiten perfeccionar todos los aspectos de protección considerados por la OMI. Ejemplo: los mecanismos de cierre electrónico pueden ayudar a proteger las áreas restringidas, las barreras de protección se pueden mejorar, o se pueden diseñar incorporando una vigilancia electrónica a distancia y sistemas de alarmas.

I. Detectores de Metales y Explosivos.

Los sistemas de detección son una de las formas primordiales de protección electrónica de alta tecnología que se emplea en los puertos o terminales de pasajeros.

.....Continúa.- Anexo 8

1. Los tres sistemas principales de detección son:
a. Detectores de Metales.
b. Detectores de Explosivos.
c. Sistemas de Rayos X (X-Ray).
2. Limitaciones que se encuentran al instalar un detector de metales:
a. El buque es de metal (con excepción de los modelos más modernos de detectores el funcionamiento será defectuoso).
b. A bordo del buque dan más resultado los detectores de metales de tipo manuales.
3. Detectores de Metales y Explosivos.
a. Detector de Metales Garret (Súper Scanner): puede detectar un arma de cañón corto a una distancia de 27 cms., un estilete a 18 cms., una navaja de afeitar a 9 cms. Y un alfiler a 3 cm.
b. Sintonía automática, indicador de carga de batería, indicador visual y audible, alimentado con una batería de 9 v, puede usar un auricular y tiene un regulador de sensibilidad.
1) MagnaScanner CS 500 (detector de arco).
a) Microprocesadores en ambos circuitos de detección.
b) Cobertura uniforme del arco superior del piso.
c) Pantalla de cuarzo líquido y un tapete de contacto (touch pads) para control exacto.
d) Fácil operación.
e) Cumple con todos los requerimientos de la federación de aeronáutica de la unión americana.
f) Uso en aeropuertos internacionales.
g) Pueden agregarse sensores adicionales para mejorar detección y evitar falsas alarmas.
2) Equipo IonScan 500DT
a) Detecta explosivos y narcóticos incorporando un detector dual.
b) Cumple requerimientos para detectar un alto rango de sustancias, incorporando 2 detectores en 1 sola unidad.
c) Detecta e identifica explosivos y narcóticos durante 1 solo análisis, con capacidad de detectar una gama más amplia de sustancias.
d) Las agencias federales contra la delincuencia, fuerzas armadas, personal de seguridad de aeronáutica, utilizan y se benefician de la capacidad para detectar una gama mucho más amplia de sustancias explosivas.
➤ Características
▪ Diseño ergonómico.
▪ Cuenta con una impresora incorporada y un disco duro de 40gb.
▪ Adelantos incluyen funcionalidad completa de la pc.
▪ Memoria creciente y capacidades de establecimiento de una red.
3) Equipo de exploración de equipajes.
a) En todo el mundo se usan Sistemas de Inspección por Rayos-X y Arcos Detectores de Metales para la inspección del equipaje y pasajeros en vuelos aéreos, aduanas, puertos marítimos y fronteras.
b) Detectores de metales utilizados en pasajeros:
▪ Detectan solo objetos metálicos.
▪ No detectan objetos no metálicos escondidos bajo la ropa o dentro del cuerpo.
▪ No detectan sustancias como piedras preciosas, ni armas plásticas, narcóticos y explosivos, solo pueden descubrirse por una inspección invasiva total de cuerpo.

.....Continua.- Anexo 8

c) El funcionamiento se basa en un haz muy fino de Rayos-X, leído por un detector que transmite información a un Software que procesa y perfecciona la imagen, dando como resultado una inspección total de pies a cabeza.

d) Los datos físicos demuestran que la radiación producida por estos equipos es ínfima comparada con una radiografía tradicional y por lo tanto no agresiva.

4) Dispositivos de Rayos-X para Contenedores.

Sistemas de inspección de rayos x.

a) Contenedores marinos.

b) Vehículos terrestres de carga (paquetes individuales y pallets).

A mayor incremento de carga, mayor será el requerimiento para inspeccionarla, más demandante y variado.

5) Alarma General.

a) Instalaciones portuarias.

➤ Instalado en la instalación portuaria, estará bajo el control del OPIP.

➤ El cual la accionará al recibir información de que un suceso está por realizarse.

➤ Debiendo comunicar a su vez a las autoridades competentes para tomar las acciones con fin de eliminar el posible suceso.

b) A bordo del buque

➤ A bordo del buque el que tiene el control para tocar la alarma general navegando es del Oficial de Guardia en el Puente.

➤ La información que puede ser proporcionada por el Oficial de Interiores o por cualquier tripulante, dando parte al Capitán y al OPB.

➤ Tomándose las acciones pertinentes en su caso.

Es posible que el OCPM y el OPIP, puedan ejercer cierta influencia en la compra e instalación del equipo de protección.

J. Limitaciones Operacionales del Equipo y los Sistemas de Protección

1. Limitaciones individuales de los equipos y sistemas de protección

Notificaciones que deben efectuarse de inmediato a la administración o a la OPR, mismas que pueden comprometer las capacidades de una instalación o de un buque en los niveles de protección:

a. Fallas del equipo.

b. Fallas de los sistemas de protección.

c. Suspensión de una medida de protección.

2. Se deben mencionar medidas correctivas propuestas.

El ambiente portuario ofrece condiciones ambientales muy severas, tanto naturales como provocadas por el hombre:

a. Salinidad del aire

b. Humedad

c. Marejadas

d. Vientos

.....Continua.- Anexo 8

3. Ambiente muy hostil a las aplicaciones de la electrónica y de alta tecnología aparte de las dificultades ambientales.

Los sistemas de detección son una de las formas primordiales de alta tecnología y en la actualidad son: De protección electrónica que se emplea en los puertos o terminales de pasajeros.

K. Sistemas Principales de Detección

➤ Sistemas de Rayos-X

➤ Detectores de Metales

➤ Detectores de Explosivos.

1. Detectores de Metales

a. No hay diferencia entre un detector de metales instalado en un aeropuerto o en una terminal portuaria.

b. Ubicado a bordo del barco, se plantean algunos problemas:

- Los barcos son de metal, sus puertas son de metal, todo el casco es de metal, en algunos casos, hasta el inmobiliario es de metal.

c. En consecuencia, la ubicación de un detector de metales es muy importante y, con excepción de los modelos más modernos, el funcionamiento será defectuoso, de manera que a bordo quizá den resultado los detectores de metales manuales.

2. Detectores de Explosivos

a. Han requerido de mucha atención debido a la creciente amenaza del terrorismo.

b. Los más modernos se basan en la detección de vapor y partículas, frecuentemente denominada detección de trazas.

c. Éstas máquinas son capaces de detectar narcóticos y explosivos, según cómo se las calibre.

d. En ambos casos, el monto de las trazas detectadas es menor a un nanogramo (1×10^{-9} gramos).

3. Observaciones

a. Elaborar procedimientos de acuerdo al código para garantizar que se llevan a cabo:

➤ Las inspecciones

➤ Pruebas

➤ Calibrado y mantenimiento del equipo de protección de a bordo

➤ La frecuencia con que se deberán efectuar las calibraciones de esos equipos

- Esto asegurará que el mantenimiento sea llevado a Cabo.

- Debe ser considerado como información confidencial

- Adicionalmente el mantenimiento del equipo puede ser incorporado al sistema programado de mantenimiento de los equipos

b. Información requerida en forma individual para cada equipo de protección a bordo de un buque:

➤ Detalles del equipo.

➤ Detalles de fallas.

➤ Fecha de la última prueba/calibración

➤ Fecha de la próxima prueba/calibración

➤ Esto puede estar en forma electrónica o en forma impresa en los registros del mantenimiento del buque. (historiales)

Fuente: Elaboración del Autor. CN. Torres Cabrera, Jesús M. 2020

Anexo 9

Resolución 2, de la Conferencia (Adoptada el 12 de Diciembre de 2002), adopción del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias.

La Conferencia,

A. Habiendo Adoptado, las enmiendas al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado (en adelante "el Convenio"), relativas a las medidas especiales para incrementar la seguridad y la protección marítimas,

B. Considerando, que el nuevo capítulo XI-2 del Convenio hace referencia al Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP) y exige que los buques, las compañías y las instalaciones portuarias cumplan las prescripciones pertinentes de la parte A del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), especificadas en dicha parte A del Código PBIP,

C. Estimando, que la implantación de dicho capítulo por los Gobiernos Contratantes contribuirá en gran medida a incrementar la seguridad y la protección marítimas y a salvaguardar a quienes se encuentren a bordo y en tierra,

D. Habiendo Examinado, un proyecto de código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias preparado por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (en adelante la "Organización") en sus periodos de sesiones 75° y 76°, para su examen y adopción por la Conferencia,

1. Adopta, el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (en adelante "el Código"), cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. Invita, a los Gobiernos Contratantes del Convenio a que tomen nota de que el Código entrará en vigor el 1 de julio de 2004 al entrar en vigor el nuevo capítulo XI-2 del Convenio;

3. Pide, al Comité de Seguridad Marítima que mantenga el Código sometido a examen y lo enmiende, según proceda;

4. Pide, al Secretario General de la Organización que remita copias certificadas de la presente resolución y del texto del Código que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;

5. Pide También, al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a todos los Miembros de la Organización que no son Gobiernos Contratantes del Convenio.

Anexo 10

Ámbito de Aplicación del Código PBIP

El Código PBIP se aplica a:
Los siguientes tipos de buques dedicados a viajes internacionales:
1. Buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad;
2. Buques de carga, incluidas las naves de gran velocidad, de arqueo bruto igual o superior a 500; y
3. Unidades móviles de perforación mar adentro; y
4. Las instalaciones portuarias que presten servicio a tales buques dedicados a viajes internacionales.
Sin perjuicio de las disposiciones anteriores, los Gobiernos Contratantes decidirán el ámbito de aplicación de la presente parte del Código por lo que respecta a las instalaciones portuarias de su territorio que, aunque sean utilizadas fundamentalmente por buques que no estén dedicados a viajes internacionales, en ocasiones tengan que prestar servicio a buques que lleguen a ellas o zarpen desde ellas en un viaje internacional.
Gobiernos Contratantes basarán las decisiones que adopten con respecto a lo indicado en la sección 3.2 en una evaluación de la protección de la instalación portuaria llevada a cabo de conformidad con la presente parte del Código.
Toda decisión adoptada por un Gobierno Contratante con respecto a lo indicado en la sección anterior no comprometerá el nivel de protección que se pretende alcanzar mediante las disposiciones del capítulo XI-2 y de la presente parte del Código.
El presente Código no es aplicable a los buques de guerra, ni a las unidades navales auxiliares, ni a otros buques que, siendo propiedad de un Gobierno Contratante o estando explotados por él, estén exclusivamente dedicados a servicios gubernamentales de carácter no comercial.
Las secciones 5 a 13 y 19 de esta parte se aplican a las compañías y los buques que se especifican en la regla XI-2/4.
Las secciones 5 y 14 a 18 de esta parte se aplican a las instalaciones portuarias que se especifican en la regla XI-2/10.
Ninguna disposición del presente Código irá en perjuicio de los derechos u obligaciones de los Estados en virtud del derecho internacional.
Referencia: OMI 2003. Código PBIP y enmiendas del 2002 al Convenio SOLAS'74). Ámbito de Aplicación Pp. 8. Publicación de la OMI. Londres 2003.

Fuente: Fuente: Elaboración del Autor. CN. Torres Cabrera, Jesús M. 2020

Fuente: Fuente: Elaboración del Autor. CN. Torres Cabrera, Jesús M. 2020

Anexo 11

Responsabilidades de los Gobiernos Contratante

<p>A reserva de lo dispuesto en las reglas XI-2/3 y XI-2/7, el Gobierno Contratante establecerá los niveles de protección y dará orientaciones sobre la forma de protegerse contra los sucesos que afecten a la protección marítima. Niveles más altos de protección indican un mayor riesgo de que ocurran tales sucesos. Entre los factores que han de tenerse en cuenta para establecer el nivel de protección adecuado se encuentran los siguientes:</p>
1. En qué medida es creíble la información sobre la amenaza;
2. En qué medida hay corroboración de la información sobre la amenaza;
3. En qué medida la información sobre la amenaza es específica o inminente; y
4. Las posibles consecuencias del suceso que afecte a la protección marítima.
<p>Cuando establezcan un nivel de protección 3, los Gobiernos Contratantes impartirán, según sea necesario, las instrucciones oportunas y facilitarán información sobre los aspectos de protección a los buques y las instalaciones portuarias que puedan verse afectados.</p>
<p>Los Gobiernos Contratantes pueden delegar en una organización de seguridad reconocida algunas de sus tareas en materia de protección en virtud del capítulo XI-2 y de la presente parte del Código, a excepción de las siguientes:</p>
.1 determinación del nivel de protección aplicable;
.2 aprobación de una evaluación de la protección de la instalación portuaria y enmiendas posteriores a una evaluación aprobada;
.3 determinación de las instalaciones portuarias que tendrán que designar a un oficial de protección de la instalación portuaria;
.4 aprobación de un plan de protección de la instalación portuaria y enmiendas posteriores a un plan aprobado;
.5 ejecución de las medidas de control y cumplimiento de conformidad con lo prescrito en la regla XI-2/9; y
.6 definición de los casos en que es necesaria una declaración de protección marítima.
<p>Los Gobiernos Contratantes deberán someter a prueba, en la medida que lo estimen oportuno, la eficacia de los planes de protección de los buques y de las instalaciones portuarias que hayan aprobado o, en el caso de los buques, que hayan sido aprobados en su nombre, y de las enmiendas a esos planes.</p>
<p>Referencia: OMI 2003. Código PBIP y enmiendas del 2002 al Convenio SOLAS'74). Responsabilidades de los Gobiernos Contratantes. Pp. 9. Publicación de la OMI. Londres 2003.</p>

Fuente: Fuente: Elaboración del Autor. CN. Torres Cabrera, Jesús M. 2020

Anexo 12**Declaración de Protección Marítima**

- A. Un buque podrá solicitar que se cumplimente una declaración de protección marítima cuando:
- El buque funcione a un nivel de protección más elevado que la instalación portuaria u otro buque con el que esté realizando una operación de interfaz;
 - Exista un acuerdo sobre la declaración de protección marítima entre Gobiernos Contratantes que regule determinados viajes internacionales o buques específicos en dichos viajes;
 - Se haya producido una amenaza o un suceso que afecte a la protección marítima en relación con el buque o en relación con la instalación portuaria, según sea el caso;
 - El buque se encuentre en un puerto que no esté obligado a tener e implantar un plan de protección de la instalación portuaria aprobado; o
 - El buque esté realizando actividades de buque a buque con otro buque que no esté obligado a tener e implantar un plan de protección del buque aprobado.
- B. Las solicitudes de declaración de protección marítima presentadas en virtud de lo dispuesto en la presente sección tendrán el acuse de recibo de la correspondiente instalación portuaria o buque.
- C. Incumbirá cumplimentar la declaración de protección marítima:
- En el caso de los buques, al capitán o al oficial de protección del buque; y, si procede,
 - En el caso de las instalaciones portuarias, al oficial de protección de la instalación portuaria o, si el Gobierno Contratante determina otra cosa, a cualquier otro organismo responsable de la protección en tierra.
- D. La declaración de protección marítima recogerá las medidas de protección necesarias que podrían repartirse entre el buque y la instalación portuaria (o entre los buques) y establecerá las responsabilidades de cada parte.

- E. Los Gobiernos Contratantes especificarán, teniendo en cuenta las disposiciones de la **Regla XI-2/9.2.3**, el periodo mínimo por el que las instalaciones portuarias situadas dentro de su territorio deberán conservar las declaraciones de protección marítima.
- F. Las Administraciones especificarán, teniendo en cuenta las disposiciones de la **Regla XI-2/9.2.3**, el periodo mínimo por el que los buques con derecho a enarbolar su pabellón deberán conservar las declaraciones de protección marítima.

Referencia: OMI 2003. Código PBIP y enmiendas del 2002 al Convenio SOLAS'74. Declaración de Protección Marítima. Pp. 10. Publicación de la OMI. Londres 2003.

3.2.4 Obligaciones de la Compañía

La compañía se asegurará de que el Plan de Protección del Buque contiene una declaración en la que se destaca claramente la autoridad del capitán. La compañía establecerá en el plan de protección del buque que el capitán ostenta la máxima autoridad y la responsabilidad de adoptar decisiones en relación con la seguridad y la protección del buque y de pedir ayuda a la compañía o a un Gobierno Contratante, según sea necesario.

La compañía garantizará que el oficial de la compañía para la protección marítima, el capitán y el oficial de protección del buque cuentan con el apoyo necesario para desempeñar sus tareas y responsabilidades de conformidad con el capítulo XI-2 y con la presente parte del Código.

Referencia: OMI 2003. Código PBIP y enmiendas del 2002 al Convenio SOLAS'74. Obligaciones de la Compañía. Pp. 11. Publicación de la OMI. Londres 2003.

Anexo 13

Protección del Buque

- A. En el nivel de protección 1, se llevarán a cabo las siguientes actividades, mediante las medidas adecuadas, en todos los buques, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código, con objeto de determinar y adoptar medidas preventivas contra los sucesos que afecten a la protección marítima:
- a. Garantizar la ejecución de todas las tareas relacionadas con la protección del buque;
 - b. Controlar el acceso al buque;
 - c. Controlar el embarco de las personas y sus efectos;
 - d. Vigilar las zonas restringidas a fin de que sólo tengan acceso a ellas las personas autorizadas;
 - e. Vigilar las zonas de cubierta y las zonas que rodean el buque;
 - f. Supervisar la manipulación de la carga y las provisiones del buque; y
 - g. Garantizar la disponibilidad inmediata de los medios para las comunicaciones sobre protección.
- B. En el nivel de protección 2, se aplicarán las medidas de protección adicionales especificadas en el plan de protección del buque para cada una de las actividades señaladas en la sección 7.2, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.
- C. En el nivel de protección 3, se aplicarán otras medidas concretas de protección especificadas en el plan de protección del buque para cada una de las actividades señaladas en la sección 7.2, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.
- D. Cuando la Administración establezca un nivel de protección 2 ó 3, el buque acusará recibo de las instrucciones sobre el cambio del nivel de protección.
- E. Antes de entrar en un puerto situado dentro del territorio de un Gobierno Contratante que haya establecido un nivel de protección 2 ó 3, o durante su permanencia en él, el buque acusará recibo de la instrucción y confirmará al oficial de protección de la instalación portuaria que se ha iniciado la aplicación de los procedimientos y medidas

adecuados señalados en el plan de protección del buque y, en el caso del nivel de protección 3, en las instrucciones impartidas por el Gobierno Contratante que haya establecido dicho nivel de protección. El buque informará de cualesquiera dificultades que encuentre para su puesta en práctica. En estos casos, el oficial de protección de la instalación portuaria se mantendrá en contacto con el oficial de protección del buque a fin de coordinar las medidas oportunas.

- F. Si la Administración exige a un buque que establezca un nivel de protección más elevado que el del puerto en el que tenga intención de entrar o en el que ya se encuentre, o si el buque ya opera a ese nivel, el buque comunicará inmediatamente este hecho a la autoridad competente del Gobierno Contratante en cuyo territorio se encuentre la instalación portuaria y al oficial de protección de la instalación portuaria.
- G. En tales casos, el oficial de protección del buque deberá mantenerse en contacto con el oficial de protección de la instalación portuaria y coordinar las medidas oportunas, si es necesario.
- H. La Administración que exija a los buques con derecho a enarbolar su pabellón que establezcan un nivel de protección 2 ó 3 en un puerto de otro Gobierno Contratante, informará inmediatamente de ello a ese Gobierno Contratante.
- I. Cuando los Gobiernos Contratantes establezcan niveles de protección y garanticen el suministro de información sobre los niveles de protección a los buques que operen en su mar territorial o que hayan comunicado su intención de entrar en su mar territorial, se aconsejará a tales buques que mantengan la vigilancia y notifiquen inmediatamente a su Administración y a cualquier Estado ribereño cercano toda información que llegue a su conocimiento y que pueda afectar a la protección marítima en la zona.
- Al comunicar a tales buques el nivel de protección aplicable, el Gobierno Contratante también les comunicará, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código, cualquier medida de protección que deban adoptar y, si resulta procedente, las medidas que haya adoptado él mismo para dar protección contra la amenaza.

Referencia: OMI 2003. Código PBIP y enmiendas del 2002 al Convenio SOLAS'74. Protección del Buque. Pp. 12. Publicación de la OMI. Londres 2003.

Anexo 14

Plan de Protección del Buque

- A. La Administración podrá delegar el examen y la aprobación de los planes de protección de los buques, o de enmiendas a un plan previamente aprobado, en organizaciones de protección reconocidas.
- En tales casos, la organización de protección reconocida encargada del examen y aprobación del plan de protección para un buque en particular, o de las enmiendas al mismo, no habrá participado en la preparación de la evaluación de la protección del buque ni del plan de protección del buque ni de las enmiendas que se estén sometiendo a examen.
- B. Cuando se presente para aprobación un plan de protección del buque o enmiendas a un plan previamente aprobado, se acompañará la evaluación de la protección que haya servido de base para la elaboración del plan o de las enmiendas.
- C. Dicho plan se elaborará teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código, y estará redactado en el idioma o idiomas de trabajo del buque. Si el idioma o idiomas utilizados no son el español, el francés ni el inglés, se incluirá una traducción a uno de estos idiomas. El plan se ocupará, como mínimo, de lo siguiente:
- a. Medidas previstas para evitar que se introduzcan a bordo del buque armas, sustancias peligrosas y dispositivos destinados a ser utilizados contra personas, buques o puertos y cuyo transporte no esté autorizado;
 - b. Identificación de las zonas restringidas y medidas para prevenir el acceso no autorizado a ellas;
 - c. Medidas para prevenir el acceso no autorizado al buque;
 - d. Procedimientos para hacer frente a las amenazas para la protección o a un fallo de las medidas de protección, incluidas las disposiciones necesarias para mantener las operaciones esenciales del buque o de la interfaz buque-puerto;
 - e. Procedimientos para responder a cualquier instrucción sobre protección que den los Gobiernos Contratantes para el nivel de protección 3;
 - f. Procedimientos para la evacuación en caso de amenaza para la protección o de fallo de las medidas de protección;

- g. Tareas del personal de a bordo al que se asignen responsabilidades de protección y del resto del personal de a bordo en relación con la protección;
- h. Procedimientos para verificar las actividades de protección;
- i. Procedimientos para la formación, los ejercicios y las prácticas relacionados con el plan;
- j. Procedimientos para la interfaz con las actividades de protección de las instalaciones portuarias;
- k. Procedimientos para el examen periódico del plan y su actualización;
- l. Procedimientos para informar de los sucesos que afecten a la protección marítima;
- m. Identificación del oficial de protección del buque;
- n. Identificación del oficial de la compañía para la protección marítima, con sus datos de contacto para las 24 horas del día;
- o. Procedimientos para garantizar que se llevan a cabo las inspecciones, pruebas, calibrado y mantenimiento del equipo de protección de a bordo;
- p. La frecuencia con que se deberá someter a prueba o calibrar el equipo de protección de a bordo;
- q. Identificación de los lugares donde encuentren los dispositivos para activar el sistema de alerta de protección del buque y;
- r. Procedimientos, instrucciones y orientaciones para la utilización del sistema de alerta de protección del buque, así como para su prueba, activación, desactivación y reactivación, y para limitar el número de falsos alertas.

El personal que lleve a cabo las auditorías internas de las actividades de protección especificadas en el plan o que evalúe su implantación será independiente de las actividades objeto de verificación, a menos que esto no sea factible por el tamaño y la naturaleza de la compañía o del buque.

- D. La Administración determinará qué cambios de un plan de protección del buque aprobado o del equipo de protección especificado en un plan aprobado no se implantarán sin que ella haya aprobado las correspondientes enmiendas a ese plan. Estos cambios serán por lo menos tan eficaces como las medidas prescritas en el capítulo XI-2 y en la presente parte del Código.

- La naturaleza de los cambios del plan de protección del buque o del equipo de protección que hayan sido específicamente aprobados por la Administración de conformidad con lo dispuesto en la sección 3.1.7.5, estará documentada de forma que quede clara tal aprobación. Esa aprobación estará disponible a bordo y se presentará junto con el certificado internacional de protección del buque (o el certificado internacional de protección del buque provisional). Si estos cambios son provisionales, no será necesario conservar dicha documentación a bordo una vez que se vuelva a las medidas o el equipo originales aprobados.
- E. El plan podrá mantenerse en formato electrónico. En tal caso, estará protegido mediante procedimientos destinados a evitar que se borre, destruya o altere sin autorización.
- F. El plan estará protegido contra el acceso o divulgación no autorizados.
- G. Los planes de protección de los buques no están sujetos a la inspección de los oficiales debidamente autorizados por un Gobierno Contratante para tomar las medidas de control y cumplimiento estipuladas en la regla XI-2/9, salvo en las circunstancias especificadas en la sección correspondiente.
 - Si los oficiales debidamente autorizados por un Gobierno Contratante tienen motivos fundados para creer que el buque no cumple las prescripciones del capítulo XI-2 o de la parte A del presente Código y el único medio de verificar o rectificar el incumplimiento es examinar las prescripciones pertinentes del plan de protección del buque, se permitirá con carácter excepcional un acceso limitado a las secciones específicas del plan relativas al incumplimiento, pero sólo con el consentimiento del Gobierno Contratante del buque pertinente, o del capitán. No obstante, las disposiciones del plan relacionadas con la sección 3.1.7.4, subsecciones .2, .4, .5, .7, .15, .17 y .18, de la presente parte del Código se consideran información confidencial y no se pueden someter a inspección a menos que dispongan otra cosa los Gobiernos Contratantes pertinentes.

Referencia: OMI 2003. Código PBIP y enmiendas del 2002 al Convenio SOLAS'74. Plan de Protección del Buque. Pp. 13. Publicación de la OMI. Londres 2003.

Anexo 15

Oficial de la Compañía para la Protección Marítima

Además de las que se estipulan en otras secciones de la correspondiente Parte del Código, las tareas y responsabilidades del oficial de la compañía para la protección marítima serán, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes:

- A. Informar del grado de amenaza al que es posible tenga que enfrentarse el buque, sirviéndose para ello de las pertinentes evaluaciones de la protección y de otra información adecuada;
- B. Asegurarse de que se realizan evaluaciones de la protección del buque;
- C. Garantizar la elaboración, presentación para aprobación y posterior implantación y mantenimiento del plan de protección del buque;
- D. Asegurarse de que el plan de protección del buque se modifique según proceda, a fin de subsanar deficiencias y de satisfacer las necesidades de protección de cada buque;
- E. Organizar las auditorías internas y las revisiones de las actividades de protección;
- F. Organizar las verificaciones inicial y siguientes del buque por la Administración o la organización de protección reconocida;
- G. Cerciorarse de que las deficiencias e incumplimientos descubiertos durante las auditorías internas, revisiones periódicas, inspecciones de protección y verificaciones del cumplimiento se tratan y solucionan prontamente;
- H. Acrecentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia;
- I. Garantizar una formación adecuada para el personal responsable de la protección del buque;
- J. Asegurarse de que existe una comunicación y una colaboración efectiva entre el OPB y los oficiales de protección de las instalaciones portuarias pertinentes;
- K. Garantizar la compatibilidad entre las prescripciones de protección y las de seguridad;
- L. Asegurarse de que, si se utilizan planes de protección de la flota o de buques gemelos, el plan de cada buque recoge con exactitud la información que es específica de ese buque; y
- M. Garantizar la implantación y el mantenimiento de todo medio alternativo o equivalente aprobado para un buque determinado o para un grupo de buques.

Referencia: OMI 2003. Código PBIP y enmiendas del 2002 al Convenio SOLAS'74. Oficial de la Compañía de Protección Marítima. Pp. 17. Publicación de la OMI. Londres 2003.

Anexo 16

Oficial de Protección del Buque

Además de las que se estipulan en otras secciones de la presente parte del Código, las tareas y responsabilidades del oficial de protección del buque serán, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes:

- A. Realizar inspecciones periódicas de la protección del buque para asegurarse de que se mantienen las medidas de protección que corresponda;
- B. Mantener y supervisar la implantación del plan de protección del buque, incluidas cualesquiera enmiendas del mismo;
- C. Coordinar los aspectos de protección de la manipulación de la carga y de las provisiones del buque con otro personal del buque y con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias pertinentes;
- D. Proponer modificaciones al plan de protección del buque;
- E. Informar al oficial de la compañía para la protección marítima de toda deficiencia e incumplimiento descubiertos durante las auditorías internas, revisiones periódicas, inspecciones de protección y verificaciones del cumplimiento y ejecución de cualquier medida correctiva;
- F. Acrecentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia a bordo;
- G. Garantizar que se ha impartido formación adecuada al personal de a bordo, según convenga;
- H. Notificar todos los sucesos que afecten a la protección;
- I. Coordinar la implantación del plan de protección del buque con el oficial de la compañía para la protección marítima y el oficial de protección de la instalación portuaria pertinente; y
- J. Garantizar el funcionamiento, prueba, calibrado y mantenimiento adecuados del equipo de protección, si lo hay.

Referencia: OMI 2003. Código PBIP y enmiendas del 2002 al Convenio SOLAS'74. Oficial de Protección del Buque. Pp. 19. Publicación de la OMI. Londres 2003.

Anexo 17

Protección de la Instalación Portuaria

- A. En el nivel de protección 1, todas las instalaciones portuarias llevarán a cabo las actividades que se indican a continuación, aplicando las medidas adecuadas y teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código, a fin de identificar y tomar las medidas preventivas necesarias contra los sucesos que afecten a la protección:
- a. Garantizar la ejecución de todas las tareas relacionadas con la protección de la instalación portuaria;
 - b. Controlar el acceso a la instalación portuaria;
 - c. Vigilar la instalación portuaria, incluidas las zonas de fondeo y atraque;
 - d. Vigilar las zonas restringidas a fin de que sólo tengan acceso a ellas las personas autorizadas;
 - e. Supervisar la manipulación de la carga;
 - f. Supervisar la manipulación de las provisiones del buque; y
 - g. Garantizar la disponibilidad inmediata de los medios para las comunicaciones sobre protección.
- B. En el **Nivel de Protección 2**, se aplicarán las medidas de protección adicionales especificadas en el plan de protección de la instalación portuaria para cada una de las actividades señaladas en la sección 3.1.12.2, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la Parte B del Código PBIP.
- C. En el **Nivel de Protección 3**, se aplicarán otras medidas concretas de protección especificadas en el plan de protección de la instalación portuaria para cada una de las actividades señaladas en la sección 3.1.12.2, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la Parte B del Código PBIP.
- D. Asimismo, en el **Nivel de Protección 3**, las instalaciones portuarias deberán atender y dar cumplimiento a toda instrucción de protección impartida por el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria.
- E. Cuando se comunique a un oficial de protección de la instalación portuaria que un buque tiene dificultades para cumplir las prescripciones del **Capítulo XI-2** o de la presente parte, o para implantar las medidas y procedimientos señalados en el plan de protección del buque, y, en el caso del nivel de protección 3, para atender a las instrucciones de

protección impartidas por el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria, el oficial de protección de la instalación portuaria y el oficial de protección del buque deberán mantenerse en contacto y coordinar las medidas oportunas.

- F. Cuando se comunique a un oficial de protección de una instalación portuaria que un buque se encuentra en un nivel de protección más alto que el de la instalación portuaria, dicho oficial deberá informar de ello a la autoridad competente y deberá mantenerse en contacto con el Oficial de Protección del Buque y coordinar las medidas oportunas, si es necesario.

Referencia: OMI 2003. Código PBIP y enmiendas del 2002 al Convenio SOLAS'74. Protección de la Instalación Portuaria. Pp. 20. Publicación de la OMI. Londres 2003.

Anexo 18

Evaluación de la Protección de la Instalación Portuaria

- A. La Evaluación de la Protección de la Instalación Portuaria (EPIP), será realizada por el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria. Un Gobierno Contratante podrá autorizar a una organización de protección reconocida para que realice la evaluación de la protección de una determinada instalación portuaria situada en su territorio.
- Si la evaluación de la protección de la instalación portuaria ha sido realizada por una organización de protección reconocida, el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria examinará dicha evaluación y la aprobará si cumple lo dispuesto en la presente sección.
- B. Las personas que lleven a cabo la evaluación deberán tener los conocimientos necesarios para evaluar la protección de la instalación portuaria de conformidad con la presente sección, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la Parte B del Código PBIP.
- C. Las evaluaciones de la protección de la instalación portuaria se revisarán y actualizarán periódicamente, teniendo en cuenta los posibles cambios de las amenazas y/o los cambios menores en la instalación portuaria y, en todos los casos, se revisarán y actualizarán cuando se registren cambios importantes en la instalación portuaria.
- D. La evaluación de la protección de la instalación portuaria deberá incluir, como mínimo, los siguientes elementos:
- a. Identificación y evaluación de los bienes e infraestructuras que es importante proteger;
 - b. Identificación de las posibles amenazas para esos bienes e infraestructuras y la probabilidad de que se concreten, a fin de establecer medidas de protección y el orden de prioridad de las mismas;
 - c. Identificación, selección y clasificación por orden de prioridad de las medidas para contrarrestar las amenazas y de los cambios de procedimientos y su grado de eficacia para reducir la vulnerabilidad; y

- d. Identificación de los puntos débiles, incluidos los relacionados con el factor humano, de las infraestructuras, políticas y procedimientos.
- E. El Gobierno Contratante podrá autorizar que la evaluación de la protección de la instalación portuaria abarque más de una instalación portuaria cuando el explotador, la ubicación, el funcionamiento, el equipo y el proyecto de tales instalaciones sean semejantes. Todo Gobierno Contratante que conceda una autorización tal comunicará a la Organización los pormenores de la misma.
- F. Una vez ultimada la evaluación de la protección de la instalación portuaria, se elaborará un informe que consistirá en un resumen de la manera en la que se llevó a cabo la evaluación, una descripción de cada punto vulnerable detectado durante la evaluación y una descripción de las medidas que podrían aplicarse para contrarrestar cada uno de esos puntos vulnerables. Este informe se protegerá contra el acceso o la divulgación no autorizados.

Referencia: OMI 2003. Código PBIP y enmiendas del 2002 al Convenio SOLAS'74. Evaluación de la Protección de la Instalación Portuaria. Pp. 21. Publicación de la OMI. Londres 2003.

Anexo 19**Plan de Protección de la Instalación Portuaria**

- A. El Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PPIP), deberá ser aprobado por el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria.
- B. Dicho plan se elaborará teniendo en cuenta las orientaciones se dan en la Parte B del Código PBIP, y estará redactado en el idioma de trabajo de la instalación portuaria. El plan se ocupará, como mínimo, de lo siguiente:
- a. Medidas previstas para evitar que se introduzcan a bordo de un buque o en la instalación portuaria armas, sustancias peligrosas y dispositivos destinados a ser utilizados contra personas, buques o puertos y cuyo transporte no esté autorizado;
 - b. Medidas destinadas a prevenir el acceso no autorizado a la instalación portuaria, a los buques amarrados en ella y a las zonas restringidas de la instalación portuaria;
 - c. Procedimientos para hacer frente a las amenazas para la protección o a un fallo de las medidas de protección, incluidas las disposiciones necesarias para mantener las operaciones esenciales de la instalación portuaria o de la interfaz buque-puerto;
 - d. Procedimientos para responder a cualquier instrucción sobre protección que dé, en el nivel de protección 3, el Gobierno Contratante en cuyo territorio se encuentre la instalación portuaria;
 - e. Procedimientos para la evacuación en caso de amenaza para la protección o de fallo de las medidas de protección;
 - f. Tareas del personal de la instalación portuaria al que se asignen responsabilidades de protección y del resto del personal de la instalación portuaria en relación con la protección;
 - g. Procedimientos para la interfaz con las actividades de protección del buque;
 - h. Procedimientos para la revisión periódica del plan y su actualización;
 - i. Procedimientos para informar de los sucesos que afecten a la protección marítima;
 - j. Identificación del oficial de protección de la instalación portuaria, con sus datos de contacto para las 24 horas del día;
 - k. Medidas para garantizar la protección de la información contenida en el plan;

- l. Medidas para garantizar la protección eficaz de la carga y del equipo para la manipulación de la carga en la instalación portuaria;
- m. Procedimientos para verificar el plan de protección de la instalación portuaria;
- n. Procedimientos para la respuesta en caso de activación del sistema de alerta de protección de un buque en la instalación portuaria; y
- o. Procedimientos para facilitar el permiso de tierra del personal del buque o los cambios de personal, así como el acceso de visitantes al buque, incluidos los representantes de las organizaciones para el bienestar de la gente de mar y los sindicatos.

El personal que realice las auditorías internas de las actividades de protección especificadas en el plan o que evalúe su implantación, será independiente de las actividades objeto de verificación, a menos que esto no sea factible por el tamaño y la naturaleza de la instalación portuaria.

- C. El plan de protección de la instalación portuaria podrá combinarse con el plan de protección del puerto o cualquier otro plan del puerto para situaciones de emergencia, o formar parte de ellos.
- D. El Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria determinará qué cambios del plan de protección de la instalación portuaria no se implantarán sin que él haya aprobado las correspondientes enmiendas a ese plan.
- E. El plan podrá mantenerse en formato electrónico. En tal caso estará protegido mediante procedimientos destinados a evitar que se borre, destruya o altere sin autorización.
- F. El plan se protegerá contra el acceso o divulgación no autorizados.
- G. El Gobierno Contratante podrá autorizar que el plan de protección de una instalación portuaria abarque más de una instalación portuaria cuando el explotador, la ubicación, el funcionamiento, el equipo y el proyecto de tales instalaciones sean semejantes. Todo Gobierno Contratante que autorice estas disposiciones alternativas comunicará sus pormenores a la Organización.

Referencia: OMI 2003. Código PBIP y enmiendas del 2002 al Convenio SOLAS'74. Plan de Protección de la Instalación Portuaria. Pp. 23. Publicación de la OMI. Londres 2003.

Anexo 20**Oficial de Protección de la Instalación Portuaria**

- A, Además de las que se estipulan en otras secciones de la presente parte del Código, las tareas y responsabilidades del Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP), serán, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes:
- a. Llevar a cabo una evaluación inicial completa de la instalación portuaria, tomando en consideración la oportuna evaluación de la protección de la instalación portuaria;
 - b. Garantizar la elaboración y el mantenimiento del plan de protección de la instalación portuaria;
 - c. Implantar el plan de protección de la instalación portuaria y realizar prácticas con él;
 - d. Realizar periódicamente inspecciones de protección de la instalación portuaria para asegurarse de que las medidas de protección siguen siendo adecuadas;
 - e. Recomendar e incluir, según proceda, modificaciones en el plan de protección de la instalación portuaria a fin de subsanar deficiencias y actualizar el plan en función de los cambios que haya en la instalación portuaria;
 - f. Acrecentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia entre el personal de la instalación portuaria;
 - g. Asegurarse de que se ha impartido la formación adecuada al personal responsable de la protección de la instalación portuaria;
 - h. Informar a las autoridades pertinentes de los sucesos que supongan una amenaza para la protección de la instalación portuaria y llevar un registro de los mismos;
 - i. Coordinar la implantación del plan de protección de la instalación portuaria con los pertinentes oficiales de protección de los buques y oficiales de las compañías para la protección marítima;
 - j. Coordinarse con los servicios de protección necesarios;
 - k. Asegurarse de que se cumplen las normas relativas al personal responsable de la protección de la instalación portuaria;
 - l. Garantizar el funcionamiento, prueba, calibrado y mantenimiento adecuados del equipo de protección, si lo hay; y

- m. Ayudar a los oficiales de protección de los buques a confirmar la identidad de las personas que deseen subir a bordo, cuando se les pida.
- B. El oficial de protección de la instalación portuaria deberá recibir el apoyo necesario para desempeñar las tareas y responsabilidades que se le imponen en el Capítulo XI-2 y en la presente parte del Código.

Referencia: OMI 2003. Código PBIP y enmiendas del 2002 al Convenio SOLAS'74. Oficial de Protección de la Instalación Portuaria. Pp. 23. Publicación de la OMI. Londres 2003.

Anexo 21

Responsabilidades de los Gobiernos Contratantes

A. Protección de las Evaluaciones y los Planes

Los Gobiernos Contratantes deben asegurarse de que se han tomado las medidas necesarias para evitar la divulgación no autorizada de material confidencial sobre protección referente a las evaluaciones de la protección de los buques, planes de protección de los buques, evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias y planes de protección de las instalaciones portuarias, o a evaluaciones o planes concretos, así como el acceso no autorizado a dicho material.

B. Autoridades Designadas

Los Gobiernos Contratantes podrán nombrar a una autoridad designada, dentro del propio Gobierno, para que desempeñe sus funciones de protección en relación con las instalaciones portuarias, indicadas en el Capítulo XI-2 o en la Parte A Código PBIP.

C. Organizaciones de Protección Reconocidas (OPR)

Los Gobiernos Contratantes podrán autorizar a una OPR, para que realice ciertas actividades relacionadas con la protección, entre las que se incluyen las siguientes:

- a. La aprobación de los planes de protección de los buques, o de enmiendas a estos planes, en nombre de la Administración;
- b. La verificación y certificación de que el buque cumple lo prescrito en el Capítulo XI-2 y en la Parte A del Código PBIP, en nombre de la Administración; y
- c. La realización de las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias exigidas por el Gobierno Contratante.

Una OPR podrá también asesorar a las compañías o instalaciones portuarias en materia de protección, incluidas las evaluaciones de la protección de los buques, los planes de protección de los buques, las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias y los planes de protección de las instalaciones portuarias. Esto puede incluir la realización de la evaluación o el plan de protección de un buque o la evaluación o el plan de protección de una instalación

portuaria. Si una OPR ha realizado la evaluación o el plan de protección de un buque, no deberá autorizarse a esa OPR a aprobar el plan de protección de ese buque.

Cuando den autorización a una OPR, los Gobiernos Contratantes tendrán en cuenta la competencia de tal organización. Una OPR debe poder demostrar lo siguiente:

- a. Un conocimiento especializado de los aspectos de protección pertinentes;
- b. Un conocimiento adecuado de las operaciones de los buques y los puertos, que incluirá un conocimiento del proyecto y la construcción de buques, si ofrece servicios a los buques, y del proyecto y la construcción de puertos, si ofrece servicios a las instalaciones portuarias;
- c. Su capacidad para evaluar los riesgos más comunes en relación con la protección de las operaciones de los buques y las instalaciones portuarias, incluida la interfaz buque-puerto, y la forma de reducir al mínimo tales riesgos;
- d. Su capacidad para actualizar y perfeccionar los conocimientos especializados de su personal;
- e. Su capacidad para controlar que su personal sea en todo momento de confianza;
- f. Su capacidad para mantener las medidas apropiadas para evitar la divulgación no autorizada de material confidencial sobre protección, o el acceso no autorizado al mismo;
- g. Su conocimiento de lo prescrito en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código, así como de la legislación nacional e internacional pertinente y de las prescripciones sobre protección;
- h. Su conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección;
- i. Sus conocimientos sobre el reconocimiento y la detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;
- j. Sus conocimientos sobre el reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección;
- k. Su conocimiento de las técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección; y

1. Su conocimiento de los equipos y sistemas de protección y vigilancia, y de sus limitaciones operacionales. Al delegar tareas específicas en una OPR, los Gobiernos Contratantes, incluidas las Administraciones, se asegurarán de que la OPR cuenta con la capacidad necesaria para realizar la tarea.

Una organización reconocida, según se define en el regla I/6, que cumpla lo prescrito en la Regla XI-1/1, puede ser designada OPR si posee los conocimientos pertinentes en materia de protección, indicados en el párrafo anterior.

Podrá designarse como OPR a un puerto, a una autoridad portuaria o al explotador de una instalación portuaria si poseen los conocimientos pertinentes en materia de protección, indicados anteriormente. (Dos párrafos anteriores).

D. Determinación del Nivel de Protección

Al determinar el nivel de protección, los Gobiernos Contratantes deben tener en cuenta la información, tanto general como específica, sobre las amenazas. Los Gobiernos Contratantes deben determinar cuál es el nivel de protección aplicable a sus buques e instalaciones portuarias con arreglo a la siguiente escala de tres niveles:

- a. **Nivel de Protección 1 (NP-1 Normal):** el nivel al que funcionan normalmente los buques e instalaciones portuarias;
- b. **Nivel de Protección 2 (NP-2 Reforzado):** el nivel que se aplicará si hay un incremento del riesgo de que se produzca un suceso que afecte a la protección; y
- c. **Nivel de Protección 3 (NP-3 Excepcional):** el nivel que se aplicará durante el periodo en que sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección.

El NP-3, sólo se establecerá como medida excepcional si hay información creíble de que es probable o inminente un suceso que afecte a la protección. El NP-3, sólo se mantendrá el tiempo que dure la amenaza identificada o el suceso real que afecte a la protección marítima. Aunque el nivel de protección puede pasar del NP-1 al NP-2 y, de ahí, al NP-3, también cabe la posibilidad de que el nivel de protección pase directamente del 1 al 3.

En todo momento, el capitán del buque es el responsable máximo de la seguridad y la protección del buque. Incluso en el nivel de protección 3, un capitán puede pedir que se aclaren o modifiquen las instrucciones impartidas por los responsables de hacer frente a un suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste, si tiene motivos para pensar que el cumplimiento de tales instrucciones puede poner en peligro la seguridad del buque.

El Oficial de la Compañía para la Protección Marítima (OCPM), o el Oficial de Protección del Buque (OPB), deben ponerse en contacto lo antes posible con el Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP), responsable de la instalación portuaria que el buque tenga previsto utilizar para determinar el nivel de protección aplicable a ese buque en la instalación portuaria. Una vez establecido el contacto con un buque, el OPIP notificará a éste cualquier cambio posterior en el nivel de protección de la instalación portuaria, y le facilitará toda la información sobre protección pertinente.

Aunque puede haber circunstancias en las que un buque funcione a un nivel de protección más alto que el de la instalación portuaria que esté utilizando, no debe darse nunca el caso de que un buque tenga un nivel de protección inferior al de la instalación portuaria que esté utilizando.

Si un buque tiene un nivel de protección superior al de la instalación portuaria que desea utilizar, el OCPM o el OPB lo notificarán sin demora al OPIP. El OPIP llevará a cabo una evaluación del caso concreto, en colaboración con el OCPM o el OPB, y llegará a un acuerdo con el buque sobre las medidas de protección adecuadas, entre las que puede figurar el cumplimentar y firmar una declaración de protección marítima.

Los Gobiernos Contratantes deben estudiar la mejor manera de divulgar rápidamente la información sobre cambios en los niveles de protección. Las Administraciones pueden utilizar mensajes o avisos a los navegantes para notificar dichos cambios a los buques y a los OCPM y OPB. También pueden utilizar otros medios de comunicación que ofrezcan una velocidad y una cobertura iguales o superiores. Los Gobiernos Contratantes deben habilitar los medios para notificar a los OPIP los cambios en los niveles de protección. También deben recoger y

actualizar los datos de contacto para la lista de personas a las que haya que informar de los cambios en los niveles de protección. Así como la información sobre el nivel de protección no tiene por qué considerarse particularmente confidencial, la información sobre la amenaza subyacente sí puede ser muy confidencial. Los Gobiernos Contratantes deben estudiar cuidadosamente el tipo y el grado de detalle de la información que se transmite y el método que se utiliza para transmitirla a los oficiales de protección de los buques, oficiales de las compañías para la protección marítima y oficiales de protección de las instalaciones portuarias.

E. Puntos de contacto e información sobre los Planes de Protección de las Instalaciones Portuarias.

- a. Cuando una instalación portuaria disponga de un plan de protección de la instalación portuaria, deberá informarse de ello a la Organización, y esa información también se pondrá en conocimiento de los OCPM y OPB. Sólo se comunicará que existe dicho plan, no debiéndose publicar ningún otro pormenor sobre el mismo. Los Gobiernos Contratantes deben examinar la posibilidad de establecer puntos de contacto centrales o regionales, o bien otros medios para facilitar información actualizada sobre los lugares en los que existen planes de protección de instalaciones portuarias, junto con los datos de contacto del OPIP pertinente. La existencia de dichos puntos de contacto debe divulgarse. También podrían facilitar información sobre las organizaciones de protección reconocidas que se hayan designado para actuar en nombre del Gobierno Contratante, con los pormenores de las responsabilidades concretas delegadas en dichas organizaciones de protección reconocidas y las condiciones de dicha delegación.
- b. En el caso de los puertos que no tengan un plan de protección de la instalación portuaria (ni dispongan, por tanto, de un OPIP), el punto de contacto central o regional debe poder designar a una persona competente en tierra que pueda organizar, si es necesario, las medidas de protección adecuadas para el tiempo que dure la escala del buque.
- c. Los Gobiernos Contratantes deben facilitar también los datos de contacto de los funcionarios a los que el OPB, el OCPM o el OPIP pueden notificar los aspectos de protección preocupantes. Estos funcionarios del Gobierno deben evaluar las

notificaciones recibidas antes de tomar las medidas oportunas. Los problemas notificados pueden guardar relación con medidas de protección que caigan bajo la jurisdicción de otro Gobierno Contratante. En tal caso, los Gobiernos Contratantes deben examinar la posibilidad de ponerse en contacto con sus homólogos del otro Gobierno Contratante para analizar si se necesitan medidas correctivas. A tal efecto, deberían comunicarse a la Organización Marítima Internacional los datos de contacto de los funcionarios gubernamentales.

- d. Los Gobiernos Contratantes también deben poner a disposición de los otros Gobiernos Contratantes que lo soliciten la información indicada en los párrafos anteriores.

F. Documentos de identidad

Se recomienda a los Gobiernos Contratantes que expidan documentos de identidad adecuados a los funcionarios que tengan derecho a subir a bordo de los buques o a entrar en las instalaciones portuarias en el desempeño de sus funciones y a que habiliten procedimientos para verificar la autenticidad de tales documentos.

G. Amenazas a los buques y otros sucesos en el mar

- a. Los Gobiernos Contratantes deben ofrecer orientaciones generales sobre las medidas que estimen oportunas para reducir los riesgos para la protección de los buques que enarbolan su pabellón cuando se encuentren en el mar. Deben ofrecer orientaciones específicas sobre las medidas que procede adoptar en función de los niveles de protección 1 a 3, si:
 - hay un cambio en el nivel de protección aplicable al buque mientras éste se encuentre en el mar, por ejemplo, debido a la zona geográfica en la que navegue o relacionado con el propio buque; y
 - el buque se ve envuelto en un suceso, o amenaza, que afecta a la protección marítima mientras se encuentra en el mar.

Los Gobiernos Contratantes deben definir los mejores métodos y procedimientos para estos casos. En caso de que sea inminente un ataque, el buque debe intentar establecer una

comunicación directa con los responsables de hacer frente a los sucesos que afectan a la protección marítima en el Estado de abanderamiento.

b. Los Gobiernos Contratantes deben establecer también un punto de contacto que ofrezca asesoramiento en materia de protección a todo buque:

- Que tenga derecho a enarbolar su pabellón; o
- Que esté operando en su mar territorial o haya comunicado la intención de entrar en su mar territorial.

c. Los Gobiernos Contratantes deben ofrecer asesoramiento a los buques que operen en su mar territorial o hayan comunicado la intención de entrar en su mar territorial, lo cual puede incluir las siguientes recomendaciones:

- Modificar o retrasar el paso previsto;
- Seguir un rumbo determinado o dirigirse a un lugar específico;
- Informar de la disponibilidad de personal o equipo que pueda embarcarse en el buque;
- Coordinar el paso, la llegada a puerto o la salida de éste, de modo que quepa la posibilidad de una escolta de naves o aeronaves (aviones o helicópteros) de patrulla.

Los Gobiernos Contratantes deben recordar a los buques que operen en su mar territorial o hayan comunicado la intención de entrar en su mar territorial la existencia de cualquier zona restringida temporal que hayan publicado.

d. Los Gobiernos Contratantes deben recomendar que los buques que operen en su mar territorial o hayan comunicado la intención de entrar en su mar territorial implanten diligentemente, para la protección del propio buque y la de otros buques que naveguen en sus inmediaciones, cualquier medida de protección que el Gobierno Contratante haya recomendado.

e. Los planes preparados por los Gobiernos Contratantes a los efectos indicados en el párrafo 4.22 deben incluir información sobre un punto de contacto del Gobierno Contratante, incluida la Administración, que se encuentre disponible las 24 horas del día. Estos planes deben incluir también información sobre las circunstancias

en las que la Administración considera que debe pedirse asistencia a los Estados ribereños vecinos y un procedimiento de coordinación entre los oficiales de protección de las instalaciones portuarias y los oficiales de protección de los buques.

H. Acuerdos alternativos sobre protección

Al determinar cómo implantar el Capítulo XI-2 y la Parte A del Código PBIP, los Gobiernos Contratantes podrán firmar uno o varios acuerdos con uno o varios Gobiernos Contratantes. El ámbito de aplicación de un acuerdo estará limitado a viajes internacionales cortos en rutas fijas entre instalaciones portuarias situadas en el territorio de las partes en el acuerdo. Al firmar un acuerdo, y posteriormente, los Gobiernos Contratantes deben celebrar consultas con otros Gobiernos Contratantes y Administraciones que tengan interés en el acuerdo.

Los buques que enarboleden el pabellón de un Estado que no sea parte en el acuerdo sólo podrán navegar en las rutas fijas cubiertas por el acuerdo si su Administración admite que el buque debe cumplir las disposiciones del acuerdo y le exige que lo haga. Estos acuerdos no deben en ningún caso comprometer el nivel de protección de otros buques e instalaciones portuarias que no estén cubiertos por el acuerdo en cuestión, y, en concreto, ningún buque cubierto por un acuerdo de este tipo podrá realizar actividades de buque a buque con buques que no estén cubiertos por ese acuerdo. Toda operación de interfaz realizada por los buques a los que se aplique el acuerdo debe estar cubierta por éste. Se supervisará continuamente el funcionamiento de cada acuerdo, que se modificará en función de las circunstancias y que, en todo caso, se revisará cada cinco años.

I. Medidas equivalentes para las Instalaciones Portuarias

En el caso de determinadas instalaciones portuarias, en las que se realizan operaciones limitadas o especiales, pero que reciben un tráfico que no es sólo ocasional, podría ser adecuado garantizar el cumplimiento mediante medidas de protección equivalentes a las prescritas en el capítulo XI-2 y en la Parte A del presente Código. Éste puede ser el caso, en especial, de terminales como los anexos a fábricas, o de muelles poco utilizados.

J. Dotación

Al establecer la dotación mínima de seguridad de un buque, la Administración debe tener en cuenta que las disposiciones relativas a la dotación mínima de seguridad de la regla V/14, sólo se refieren a la seguridad de la navegación del buque. La Administración debe tener en cuenta asimismo la carga de trabajo adicional que pueda derivarse de la implantación del plan de protección del buque y garantizar que la dotación del buque es suficiente y eficaz. Al hacerlo, la Administración debe verificar que los buques pueden respetar las horas de descanso y otras medidas prescritas por la legislación nacional para abordar el problema de la fatiga, habida cuenta de todas las tareas de a bordo asignadas a los distintos miembros del personal del buque.

K. Medidas de control y cumplimiento (Generalidades)

En la Regla XI-2/9 se describen las medidas de control y cumplimiento aplicables a los buques en virtud del Capítulo XI-2, que se subdividen en tres secciones distintas: el control de los buques que se encuentran ya en un puerto, el control de los buques que tienen intención de entrar en un puerto de otro Gobierno Contratante y las disposiciones adicionales aplicables en ambos casos.

La regla XI-2/9.1, control de los buques en puerto, habilita un sistema para el control de los buques mientras se encuentren en un puerto de un país extranjero, mediante el cual los funcionarios debidamente autorizados del Gobierno Contratante (funcionarios debidamente autorizados), tienen derecho a subir a bordo del buque y verificar que los certificados prescritos están en regla. Si hay motivos fundados para pensar que el buque incumple lo prescrito, se podrán adoptar medidas de control, tales como inspecciones adicionales o la detención del buque.

Esto es lo que dictan los sistemas de control actuales. **La regla XI-2/9.1** desarrolla estos sistemas y permite la adopción de medidas adicionales (incluida la expulsión de un buque de un puerto, como medida de control) cuando los funcionarios debidamente autorizados tengan motivos fundados para pensar que un buque no cumple lo prescrito en el Capítulo XI-2 o en la parte A del Código PBIP. La regla XI-2/9.3 describe las salvaguardias para una implantación justa y proporcionada de estas medidas adicionales.

La regla XI-2/9.2 establece medidas de control para garantizar el cumplimiento de los buques que deseen entrar en un puerto de otro Gobierno Contratante e introduce un concepto de control muy distinto en el capítulo XI-2, que se refiere únicamente a cuestiones de protección.

En virtud de esta regla, se pueden tomar medidas antes de la entrada del buque en puerto, para garantizar mejor la protección. Como en el caso de la regla XI-2/9.1, este sistema de control adicional está basado en el concepto de la existencia de motivos fundados para pensar que el buque no cumple lo prescrito en el capítulo XI-2 o en la parte A del presente Código, e incluye salvaguardias importantes en las reglas XI-2/9.2.2 y XI-2/9.2.5, así como en la regla XI-2/9.3.

Por “motivos fundados para pensar que el buque no cumple” se entiende pruebas o información fiable de que el buque no se ajusta a lo prescrito en el capítulo XI-2 o en la parte A del Código PBIP, teniendo en cuenta las orientaciones que figuran en la presente parte del Código. Tales pruebas o información fiable pueden derivarse del criterio profesional de un funcionario debidamente autorizado, de observaciones hechas al verificar el certificado internacional de protección del buque o el certificado internacional de protección del buque provisional expedido de conformidad con lo dispuesto en la Parte A del Código PBIP, (certificado), o de otras fuentes. Incluso si el buque lleva a bordo un certificado válido, los funcionarios debidamente autorizados pueden tener motivos fundados para pensar que el buque no cumple las disposiciones, basándose en su criterio profesional.

Puesto que las implicaciones de la Regla XI-2/9 son particularmente importantes en el ámbito del derecho internacional, dicha regla debe implantarse teniendo presente la Regla XI-2/2.4, ya que pueden darse situaciones en las que se adopten medidas que estén fuera del ámbito de aplicación del Capítulo XI-2 o en las que deban tenerse en cuenta los derechos de los buques afectados fuera del ámbito del Capítulo XI-2. Por ello, la Regla XI-2/9 no impide que el Gobierno Contratante adopte medidas que estén basadas en el derecho internacional y en consonancia con éste, para garantizar la seguridad o la protección de personas, buques, instalaciones portuarias y otros bienes en los casos en los que el buque se considere un riesgo

para la protección aunque cumpla lo dispuesto en el Capítulo XI-2 y en la Parte A del Código PBIP.

Cuando un Gobierno Contratante imponga medidas de control a un buque, se pondrá sin demora en contacto con la Administración para facilitarle información que permita a dicha Administración colaborar plenamente con el Gobierno Contratante.

L. Control de los Buques en Puerto

Cuando el incumplimiento consista en un aparato defectuoso o documentación incorrecta que lleve a la detención del buque, y el incumplimiento no pueda subsanarse en el puerto en que se efectúe la inspección, el Gobierno Contratante puede permitir que el buque se dirija hacia otro puerto, siempre que se satisfaga toda condición acordada entre los Estados rectores de los puertos y la Administración o el capitán.

M. Buques que deseen entrar en un puerto de otro Gobierno Contratante

En la Regla XI-2/9.2.1, se indica la información que los Gobiernos Contratantes pueden pedir al buque como condición para su entrada en puerto. Uno de los datos que se pueden pedir es la confirmación de cualquier medida especial o adicional que haya adoptado el buque en las últimas 10 instalaciones portuarias que haya visitado. Entre los posibles ejemplos se incluyen los siguientes:

- a. Los registros de las medidas adoptadas al visitar una instalación portuaria situada en el territorio de un Estado que no sea un Gobierno Contratante, especialmente de las medidas que normalmente habría adoptado una instalación portuaria situada en el territorio de un Gobierno Contratante; y
- b. Las declaraciones de protección marítima firmadas con instalaciones portuarias o con otros buques.

Otro dato que se indica como posible condición para la entrada a puerto es la confirmación de que se observaron los procedimientos de protección del buque apropiados en las actividades de buque a buque realizadas en las últimas 10 instalaciones portuarias visitadas.

Normalmente no será necesario incluir constancia de los movimientos de prácticos, funcionarios de aduanas e inmigración y oficiales de protección, ni de las operaciones de toma de combustible, alijo, embarco de provisiones y descarga de desechos por el buque dentro de las

instalaciones portuarias, puesto que estos aspectos formarán parte, habitualmente, del plan de protección de la instalación portuaria. Entre los ejemplos de la información que podría facilitarse se incluyen los siguientes:

- a. Los registros de las medidas adoptadas durante una actividad de buque a buque con un buque que enarbole el pabellón de un Estado que no sea Gobierno Contratante, especialmente de las medidas que normalmente habría tomado un buque que enarbolase el pabellón de un Gobierno Contratante;
- b. Los registros de las medidas adoptadas durante una actividad de buque a buque con un buque que enarbole el pabellón de un Gobierno Contratante, pero que no tenga que cumplir lo dispuesto en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código, tales como una copia de cualquier certificado de protección que se haya expedido a ese buque en virtud de otras disposiciones; y
- c. En el caso de que haya a bordo personas o mercancías rescatadas en el mar, todos los pormenores que se conozcan sobre tales personas o mercancías, incluida su identidad, si se conoce, y los resultados de cualquier comprobación que se haya llevado a cabo en nombre del buque para determinar su situación desde el punto de vista de la protección. No es la intención del capítulo XI-2 o de la parte A del presente Código retrasar o impedir el traslado de las personas en peligro a un lugar seguro.

La única intención del capítulo XI-2 y de la parte A del presente Código es la de proporcionar a los Estados la información suficiente para que mantengan la integridad de su protección.

A continuación figuran otros ejemplos de información práctica relacionada con la protección que puede solicitarse como condición para la entrada en un puerto, a fin de contribuir a garantizar la seguridad y la protección de las personas, las instalaciones portuarias, los buques y otros bienes:

- a. Información recogida en el registro sinóptico continuo;
- b. Ubicación del buque en el momento de efectuar la notificación;
- c. Hora prevista de llegada del buque al puerto;
- d. Lista de tripulantes;
- e. Descripción general de la carga a bordo del buque;

- f. Lista de pasajeros; y
- g. Información que ha de llevarse en virtud de la regla XI-2/5.

La Regla XI-2/9.2.5, permite que el capitán de un buque, al ser informado de que el Estado ribereño o el Estado rector del puerto van a imponer medidas de control en virtud de la Regla XI-2/9.2, altere su decisión de entrar en el puerto. Si el capitán altera esa decisión, la Regla XI-2/9 ya no será aplicable, y cualquier otra medida que se adopte debe estar basada en el derecho internacional y en consonancia con éste.

N. Disposiciones adicionales

En todos los casos en que se deniegue la entrada a puerto a un buque o se expulse a un buque de un puerto, se deben comunicar todos los hechos conocidos a las autoridades de los Estados interesados. Esta comunicación incluirá la siguiente información, si se conoce:

- a. Nombre del buque, pabellón, número de identificación, distintivo de llamada, tipo de buque y carga;
- b. Motivo de la denegación de la entrada al puerto o a las zonas portuarias, o de la expulsión de éstos;
- c. si procede, la naturaleza de cualquier incumplimiento relacionado con la protección;
- d. si procede, pormenores de cualquier intento de rectificación de un incumplimiento, incluidas las condiciones impuestas al buque para efectuar el viaje;
- e. último o últimos puertos de escala y próximo puerto de escala declarado;
- f. hora de salida y hora probable de llegada a esos puertos;
- g. cualquier instrucción que se haya dado al buque, por ejemplo, sobre notificación durante el viaje;
- h. información disponible sobre el nivel de protección en el que opera el buque en ese momento;
- i. información relativa a cualquier comunicación que el Estado rector del puerto haya mantenido con la Administración;
- j. punto de contacto del Estado rector del puerto que efectúe la notificación, a los efectos de obtener más información;

- k. lista de tripulantes; y
- l. toda otra información pertinente.

Entre los Estados interesados con los que procede ponerse en contacto deben figurar los situados a lo largo de la derrota que el buque tenga previsto seguir hasta su próximo puerto, particularmente si desea entrar en el mar territorial de un determinado Estado ribereño. Otros Estados interesados pueden ser los de los puertos de escala anteriores, para obtener más información y resolver las cuestiones de protección relacionadas con los puertos anteriores.

Al ejecutar las medidas de control y cumplimiento, los funcionarios debidamente autorizados deben asegurarse de que las medidas o disposiciones impuestas sean proporcionadas.

Tales medidas o disposiciones deben ser razonables y lo menos severas y más breves que sea posible para rectificar o mitigar el incumplimiento.

En la regla XI-2/9.3.3.1, el término "demora" utilizado también se refiere a situaciones en las que, como resultado de las medidas que se adopten en virtud de dicha regla, se deniegue indebidamente la entrada a puerto a un buque o se expulse indebidamente a un buque de un puerto.

O. Buques de Estados que no sean Partes y buques de dimensiones inferiores a las determinadas en el Convenio

A los buques que enarboles el pabellón de un Estado que no sea un Gobierno Contratante del Convenio ni Parte en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio, los Gobiernos Contratantes no deben darles un trato más favorable. En consecuencia, las prescripciones de la Regla XI-2/9 y las orientaciones que figuran en la presente parte del Código deben aplicarse a dichos buques.

Los buques de dimensiones inferiores a las determinadas en el Convenio están sujetos a las medidas que los Estados adopten para mantener la protección. Tales medidas deben adoptarse teniendo en cuenta las prescripciones del Capítulo XI-2 y las orientaciones que se dan en la presente parte del Código PBIP.

Referencia: OMI 2003. Código Código PBIP y enmiendas del 2002 al Convenio SOLAS'74). Responsabilidades de los Gobiernos Contratantes. Pp. 46,47,48,50,51,52,53,54 y 59. Publicación de la OMI. Londres 2003.

Anexo 22

Evaluación de la Protección

- A. Antes de iniciar una evaluación de la protección del buque, el OCPM, debe asegurarse de que se aprovecha la información disponible sobre la evaluación de la amenaza en los puertos en los que el buque tiene previsto hacer escala o en los que embarcarán o desembarcarán pasajeros, y sobre las instalaciones portuarias y sus medidas de protección. El OCPM debe estudiar informes anteriores sobre requisitos de protección equiparables. Cuando sea posible, el OCPM se reunirá con las personas pertinentes del buque y de las instalaciones portuarias para acordar los objetivos y la metodología de la evaluación. El OCPM debe observar las orientaciones específicas que puedan ofrecer los Gobiernos Contratantes.
- B. En toda evaluación de la protección del buque deben considerarse los siguientes aspectos a bordo o dentro del buque:
- a. Protección física;
 - b. Integridad estructural;
 - c. Sistemas de protección del personal;
 - d. Normas y procedimientos;
 - e. Sistemas radioeléctricos y de telecomunicaciones, incluidos los sistemas y redes informáticos; y
 - f. Otras zonas que, al sufrir daños o, ser utilizadas como punto de observación para fines ilícitos, podrían poner en peligro a las personas, los bienes o las operaciones realizadas a bordo del buque o dentro de una instalación portuaria.
- C. Los encargados de la EPB deben tener la posibilidad de recabar la asistencia de expertos en los siguientes campos:
- a. Conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección;
 - b. Reconocimiento y detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;
 - c. Reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección;

- d. Técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección;
 - e. Métodos utilizados para provocar sucesos que afecten a la protección; efectos de los explosivos sobre las estructuras y el equipo del buque;
 - f. Protección del buque;
 - g. Prácticas comerciales de la interfaz buque-puerto;
 - h. Preparación y respuesta ante emergencias y planes para contingencias;
 - i. Protección física;
 - j. Sistemas radioeléctricos y de telecomunicaciones, incluidos los sistemas y redes informáticos;
 - k. Ingeniería naval; y
 - l. Operaciones del puerto y del buque.
- D. El OCPM debe obtener y registrar la información necesaria para llevar a cabo una evaluación, que incluye lo siguiente:
- a. La disposición general del buque;
 - b. El emplazamiento de las zonas a las que debe restringirse el acceso, tales como el puente, los espacios de categoría A para máquinas y otros puestos de control definidos en el capítulo II-2;
 - c. La ubicación y función de todo punto de acceso, real o posible, al buque;
 - d. Cambios de la marea que puedan afectar a la vulnerabilidad del buque o a la protección de éste;
 - e. Los espacios de carga y los dispositivos de estiba;
 - f. Los lugares en los que se almacenan las provisiones del buque y el equipo de mantenimiento esencial;
 - g. Los lugares donde se almacenan los equipajes no acompañados;
 - h. El equipo de emergencia o de reserva disponible para garantizar los servicios esenciales;
 - i. El número de tripulantes del buque, las funciones de protección existentes y las prácticas de la compañía existentes respecto de los requisitos de formación;
 - j. El equipo de protección y de seguridad existente para los pasajeros y la tripulación;

- k. Las vías de evacuación y los puestos de reunión necesarios para garantizar la evacuación ordenada y sin riesgos del buque en caso de emergencia;
 - l. Los acuerdos existentes con compañías privadas que ofrezcan servicios de protección a los buques o en las aguas del puerto; y
 - m. Las medidas y procedimientos de protección existentes que se apliquen, incluidos los procedimientos de control e inspección, los sistemas de identificación, el equipo de observación y vigilancia, los documentos de identidad del personal y las comunicaciones, alarmas, alumbrado, control de accesos y otros sistemas pertinentes.
- E. En la EPB, se deben examinar todos los puntos de acceso que se identifiquen, incluidas las tapaescotillas de cubierta, y evaluar su posible uso por personas que intenten violar las medidas de protección. Esto incluirá los puntos de acceso que puedan utilizar tanto las personas que tengan acceso legítimo como las que intenten entrar sin autorización.
- F. En la EPB se deben examinar y evaluar las medidas, orientaciones, procedimientos y operaciones de protección existentes, tanto en condiciones de emergencia como en las habituales, y elaborar orientaciones sobre protección, entre las que se incluyen las relativas a:
- a. Las zonas restringidas;
 - b. Los procedimientos de respuesta ante incendios y otras situaciones de emergencia;
 - c. El grado de supervisión de la tripulación del buque, pasajeros, visitantes, vendedores, técnicos de reparación, trabajadores de los muelles, etc.;
 - d. La frecuencia y eficacia de las patrullas de protección;
 - e. Los sistemas de control del acceso, incluidos los sistemas de identificación;
 - f. Los sistemas y procedimientos para las comunicaciones relacionadas con la protección;
 - g. Las puertas, barreras y alumbrado de seguridad; y
 - h. El equipo y los sistemas de protección y vigilancia, si los hay.
- G. En la EPB se deben examinar las personas, actividades, operaciones y servicios que es importante proteger. Entre éstos pueden encontrarse los siguientes:
- a. La tripulación del buque;

- b. Los pasajeros, visitantes, vendedores, técnicos de reparación, personal de las instalaciones portuarias, etc.;
 - c. La capacidad para navegar sin riesgos y responder ante una emergencia;
 - d. La carga, especialmente las mercancías peligrosas y las sustancias potencialmente peligrosas;
 - e. Las provisiones del buque;
 - f. Los equipos y sistemas para las comunicaciones relacionadas con la protección del buque, si los hay; y
 - g. Los equipos y sistemas de vigilancia para la protección del buque, si los hay.
- H. En la EPB se deben examinar todas las posibles amenazas, entre las que cabe mencionar los siguientes tipos de sucesos que afectan a la protección marítima:
- a. Daños o destrucción del buque o de una instalación portuaria mediante artefactos explosivos, incendios provocados, sabotaje o vandalismo;
 - b. Secuestro o captura de un buque o de las personas a bordo;
 - c. Manipulación indebida de la carga, del equipo o sistemas esenciales del buque o de las provisiones del buque;
 - d. Acceso o usos no autorizados, lo que incluye la presencia de polizones;
 - e. Contrabando de armas o de equipo, incluidas las armas de destrucción masiva;
 - f. Utilización del buque para el transporte de quienes tengan la intención de provocar un suceso que afecte a la protección marítima o de su equipo;
 - g. Utilización del propio buque como arma o como medio destructivo o para causar daños;
 - h. Ataques desde el lado del mar mientras el buque esté atracado o fondeado; y
 - i. Ataques mientras el buque esté en el mar.
- I. En la EPB se deben tener en cuenta todos los puntos vulnerables posibles, entre los que pueden encontrarse los siguientes:
- a. Incompatibilidad entre las medidas de seguridad y las medidas de protección;
 - b. Incompatibilidad entre las tareas de a bordo y las tareas especiales de protección;
 - c. Tareas de guardia y dotación del buque, teniendo en cuenta, en particular, las repercusiones sobre la fatiga de la tripulación, su grado de vigilancia y rendimiento;

- d. Cualquiera deficiencia de la formación sobre protección que se haya detectado; y
- e. El equipo y los sistemas de protección, incluidos los sistemas de comunicación.

- J. El OCPM y el OPB deben tener en cuenta en todo momento los posibles efectos de las medidas de protección sobre el personal del buque que vaya a permanecer a bordo durante periodos prolongados. Al elaborar las medidas de protección deben tenerse especialmente presentes la conveniencia, la comodidad y la intimidad del personal del buque y la capacidad de éste para mantener un rendimiento eficaz durante periodos prolongados.
- K. Una vez ultimada la EPB, se elaborará un informe que consistirá en un resumen de la manera en la que se llevó a cabo la evaluación, una descripción de cada punto vulnerable detectado durante la evaluación, y una descripción de las medidas correctivas que podrían aplicarse para cada punto vulnerable. Este informe se protegerá contra el acceso o la divulgación no autorizados.
- L. Si la compañía no ha realizado la EPB, el informe de la evaluación será revisado y aceptado por el OCPM.

Referencia: OMI 2003. Código Código PBIP y enmiendas del 2002 al Convenio SOLAS'74. Evaluación de la Protección del Buque. Pp. 62. Publicación de la OMI. Londres 2003.

Anexo 23**Otras tareas de protección que se deben de incluir en el PPB****A. Organización y ejecución de las tareas de protección del buque**

Además de las orientaciones ya prescritas, el PPB debe incluir los siguientes elementos, comunes a todos los niveles de protección:

- a. Las tareas y las responsabilidades de todo el personal de a bordo con funciones de protección marítima;
- b. Los procedimientos y salvaguardias necesarios para que estas comunicaciones continuas estén garantizadas en todo momento;
- c. Los procedimientos necesarios para evaluar la eficacia en todo momento de los procedimientos de protección y de todo equipo y sistema de protección y vigilancia, incluidos los procedimientos para identificar y subsanar cualquier fallo o funcionamiento defectuoso del equipo o los sistemas;
- d. Los procedimientos y prácticas para salvaguardar la información confidencial sobre protección disponible en papel o en formato electrónico;
- e. Las características, y las necesidades de mantenimiento, del equipo y los sistemas de protección y vigilancia, si los hay;
- f. Los procedimientos para presentar y evaluar oportunamente informes sobre posibles fallos o aspectos de protección preocupantes; y
- g. Los procedimientos para elaborar, mantener y actualizar un inventario de las mercancías peligrosas o sustancias potencialmente peligrosas que haya a bordo, y la ubicación de éstas.

El resto de esta sección se refiere específicamente a las medidas que pueden adoptarse para cada nivel de protección en relación con los siguientes aspectos:

- a. Acceso al buque del personal, los pasajeros, visitantes, etc.;
- b. Zonas restringidas a bordo;
- c. Manipulación de la carga;
- d. Entrega de las provisiones del buque;
- e. Equipajes no acompañados; y
- f. Vigilancia de la protección del buque.

B. Acceso al buque

El PPB debe contener medidas de protección aplicables a todos los medios de acceso al buque señalados en la EPB. Entre éstos deben incluirse los siguientes:

- a. Escalas de acceso;
- b. Planchas de desembarco;
- c. Rampas de acceso;
- d. Puertas de acceso, portas, portillos, ventanas y portalones;
- e. Amarras y cadenas de ancla; y
- f. Grúas y maquinaria elevadora.

Para cada uno de ellos, el PPB debe indicar los lugares en que se restringirá o prohibirá el acceso en cada nivel de protección. Para cada nivel de protección, el PPB debe especificar el tipo de restricción o prohibición que se impondrá y los medios para garantizar su observancia.

Para cada nivel de protección, el PPB debe indicar los medios de identificación necesarios para acceder al buque y para que las personas permanezcan a bordo sin ser interpeladas, lo que puede requerir el establecimiento de un sistema adecuado de identificación permanente o temporal para el personal y los visitantes, respectivamente.

Cualquier sistema de identificación que se implante a bordo debe coordinarse, en la medida de lo posible, con el que utilice la instalación portuaria. Los pasajeros deben poder demostrar su identidad mediante su tarjeta de embarco, billete etc., pero no se les permitirá acceder a las zonas restringidas a menos que estén supervisados. El PPB debe incluir disposiciones para que los sistemas de identificación se actualicen con regularidad, y para que los abusos sean objeto de una sanción disciplinaria.

Se denegará el acceso al buque a las personas que no deseen o no puedan demostrar su identidad o confirmar el propósito de su visita cuando se les solicite, y se notificará, según corresponda, al OPB, OCPM, oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP) y a las autoridades nacionales o locales con responsabilidades en la esfera de la protección que tales personas han intentado obtener acceso.

El PPB debe indicar la frecuencia con que se aplicarán los controles de acceso, y especialmente si se aplicarán al azar, o de vez en cuando.

Nivel de Protección 1

En el Nivel de Protección 1, el PPB debe establecer las medidas de protección para controlar el acceso al buque, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- a. Comprobar la identidad de todas las personas que deseen subir a bordo del buque y confirmar los motivos que tienen para hacerlo, mediante la comprobación de, por ejemplo, las instrucciones de embarco, los billetes de los pasajeros, las tarjetas de embarco, las órdenes de trabajo, etc.;
- b. En colaboración con la instalación portuaria, el buque debe cerciorarse de que se designan zonas seguras en las que puedan realizarse inspecciones y registros de personas, equipajes (incluidos los de mano), efectos personales y vehículos, con su contenido;
- c. En colaboración con la instalación portuaria, el buque debe cerciorarse de que se registren, con la frecuencia exigida en el PPB, los vehículos que vayan a cargarse en buques para el transporte de automóviles, buques de transbordo rodado y otros buques de pasaje antes del embarque;
- d. Separar a las personas y efectos personales que hayan pasado los controles de protección de las personas y efectos personales que aún no hayan sido sometidos a ellos;
- e. Separar a los pasajeros que están embarcando de los que están desembarcando;
- f. Identificar los puntos de acceso que deben estar protegidos o atendidos para evitar el acceso no autorizado;
- g. Proteger, mediante dispositivos de cierre o por otros medios, el acceso a los espacios sin dotación permanente adyacentes a zonas a las que tengan acceso los pasajeros y visitantes; y
- h. Informar a todo el personal del buque sobre aspectos de protección tales como las posibles amenazas, los procedimientos para notificar la presencia de personas u objetos sospechosos y las actividades sospechosas, y la necesidad de estar atentos.

En el Nivel de Protección 1, todas las personas que deseen subir a un buque podrán ser sometidas a un registro. La frecuencia de tales registros, incluso de los que se efectúen al azar, quedará especificada en el PPB aprobado, y la Administración debe aprobarla expresamente. Lo más práctico sería que los registros los realizara la instalación portuaria, en estrecha colaboración con el buque y muy cerca de éste. A menos que haya motivos fundados para hacerlo, relacionados con la protección, no se debe pedir a los miembros del personal del buque que registren a sus compañeros de trabajo o sus efectos personales. Todo registro de este tipo se llevará a cabo de una manera tal que se respeten plenamente los derechos humanos y la dignidad de la persona.

Nivel de Protección 2

Para el nivel de protección 2, el PPB debe establecer las medidas que habrán de tomarse para protegerse frente a un riesgo más elevado de que se produzca un suceso que afecte a la protección marítima mediante una mayor vigilancia y controles más estrictos, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- a. Destinar más personal a la vigilancia de las zonas de cubierta durante las horas de inactividad para evitar el acceso no autorizado;
- b. Limitar el número de puntos de acceso al buque, identificando los que conviene cerrar y habilitando medios para protegerlos adecuadamente;
- c. Disuadir cualquier intento de acceder al buque por el costado que dé al mar, por ejemplo, apostando lanchas patrulleras en colaboración con la instalación portuaria;
- d. Establecer una zona restringida alrededor del costado del buque que dé a tierra en estrecha colaboración con la instalación portuaria;
- e. Aumentar la frecuencia y la intensidad de los registros de personas, efectos personales y vehículos que estén embarcando o se estén cargando en el buque;
- f. Acompañar a los visitantes en el buque;
- g. Informar a todo el personal del buque sobre aspectos de protección más específicos tales como las amenazas detectadas, hacer hincapié en los procedimientos para notificar la presencia de personas u objetos sospechosos y las actividades sospechosas, y subrayar la necesidad de estar muy atentos; y
- h. Efectuar un registro total o parcial del buque.

Nivel de Protección 3

En el nivel de protección 3, el buque debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPB debe especificar las medidas de protección que puede adoptar el buque, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con la instalación portuaria, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- a. Limitar el acceso a un solo punto controlado;
- b. Autorizar el acceso únicamente de los encargados de hacer frente al suceso o a la amenaza de éste;
- c. Dar instrucciones a las personas a bordo;
- d. Suspender el embarco o el desembarco;
- e. Suspender las operaciones de manipulación de la carga, entregas, etc.;
- f. Evacuar el buque;
- g. Trasladar el buque; y
- h. Prepararse para un registro total o parcial del buque.

C. Zonas restringidas a bordo

En el PPB deben indicarse las zonas restringidas que se designarán a bordo, especificando su extensión, los periodos en que será válida la restricción y las medidas que habrán de adoptarse para controlar, por un lado, el acceso a esas zonas y, por otro, las actividades que se realicen en ellas. Las zonas restringidas tienen por objeto:

- a. Impedir el acceso no autorizado;
- b. Proteger a los pasajeros, el personal del buque y el personal de las instalaciones portuarias u otras entidades cuya presencia a bordo esté autorizada;
- c. Proteger las zonas importantes para la protección dentro del buque; y
- d. Evitar la manipulación indebida de la carga y de las provisiones del buque.

El PPB debe garantizar la existencia de principios y prácticas claramente definidos para controlar el acceso a todas las zonas restringidas.

En el PPB se debe establecer que todas las zonas restringidas estarán claramente marcadas, indicándose que el acceso a la zona queda restringido y que la presencia no autorizada dentro de la zona constituye una violación de las normas de protección.

Las zonas restringidas pueden ser, entre otras, las siguientes:

- a. El puente de navegación, los espacios de categoría A para máquinas y otros puestos de control definidos en el capítulo II-2;
- b. Los espacios que contengan equipo o sistemas de protección y vigilancia, o sus mandos, y los mandos del sistema de alumbrado;
- c. Los espacios de los sistemas de ventilación y aire acondicionado y otros espacios similares;
- d. Los espacios con acceso a los tanques de agua potable, a las bombas o a los colectores;
- e. Los espacios que contengan mercancías peligrosas o sustancias potencialmente peligrosas;
- f. Los espacios de las bombas de carga y sus mandos;
- g. Los espacios de carga y los que contengan las provisiones del buque;
- h. Los alojamientos de la tripulación; y
- i. Toda otra zona a la que el OCPM, habida cuenta de la evaluación de la protección del buque, estime necesario restringir el acceso con el fin de garantizar la protección del buque.

Nivel de Protección 1

En el nivel de protección 1, el PPB debe establecer las medidas de protección aplicables a las zonas restringidas, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- a. Cerrar o proteger los puntos de acceso;
- b. Utilizar equipo de vigilancia para supervisar las zonas;
- c. Utilizar guardias o patrullas; y
- d. Utilizar dispositivos automáticos de detección de intrusos para poner sobre aviso al personal del buque de cualquier acceso no autorizado.

Nivel de Protección 2

En el nivel de protección 2 se debe incrementar la frecuencia y la intensidad de la vigilancia y el control del acceso a las zonas restringidas para que sólo puedan acceder a

ellas las personas autorizadas. En el PPB deben especificarse las medidas de protección adicionales que habría que tomar, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- a. Establecer zonas restringidas contiguas a los puntos de acceso;
- b. Supervisar continuamente el equipo de vigilancia; y
- c. Dedicar más personal a la guardia y el patrullaje de las zonas restringidas.

Nivel de Protección 3

En el nivel de protección 3, el buque debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPB debe especificar las medidas de protección que puede adoptar el buque, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con la instalación portuaria, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- a. Establecer más zonas restringidas a bordo, en las proximidades del suceso que afecte a la protección o del lugar en el que se sospecha que está la amenaza para la protección, a las que estará prohibido el acceso; y
- b. Registrar las zonas restringidas al efectuar un registro del buque.

D. Equipajes no acompañados

El PPB debe establecer las medidas de protección aplicables para asegurarse de que los equipajes no acompañados (es decir, todo equipaje, incluidos los efectos personales, que no esté con el pasajero o el miembro del personal del buque en el lugar de la inspección o el registro) se identifican y se someten a un examen adecuado, que puede incluir un registro, antes de aceptarlos a bordo. No se prevé que tanto la instalación portuaria como el buque tengan que examinar estos equipajes, y en los casos en que ambos cuenten con el equipo adecuado, la instalación portuaria debe ser responsable de examinarlos. Es esencial colaborar estrechamente con la instalación portuaria y hay que tomar las medidas necesarias para garantizar la seguridad de los equipajes no acompañados después de su examen.

Nivel de Protección 1

En el nivel de protección 1, el PPB debe establecer las medidas de protección aplicables a los equipajes no acompañados para garantizar que hasta el 100% de dichos equipajes se somete a un examen o registro, lo que puede incluir la utilización de equipo de rayos X.

Nivel de Protección 2

En el nivel de protección 2, el PPB debe establecer las medidas de protección adicionales aplicables a los equipajes no acompañados, las cuales deben prever que se someta a un examen con equipo de rayos X el 100% de los equipajes.

Nivel de Protección 3

En el nivel de protección 3, el buque debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPB debe especificar las medidas de protección que puede adoptar el buque, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con la instalación portuaria, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- a. Someter los equipajes a un examen más extenso, por ejemplo, viéndolos por rayos X desde al menos dos ángulos distintos;
- b. Preparar la restricción o suspensión del tratamiento de equipajes no acompañados; y
- c. negarse a aceptar equipajes no acompañados en el buque.

E. Vigilancia de la protección del buque

Desde el propio buque se debe poder vigilar en todo momento y en cualquier circunstancia el buque y sus alrededores. Para tal vigilancia podrá utilizarse:

- a. Alumbrado;
- b. Guardias, vigilantes y personal de guardia en cubierta, incluidas patrullas; y
- c. Dispositivos automáticos de detección de intrusos y equipo de vigilancia.

Cuando se utilicen dispositivos automáticos de detección de intrusos, éstos deben activar una alarma visual y/o audible en un espacio con dotación o vigilancia permanente. En el PPB deben especificarse los procedimientos y el equipo necesario para cada nivel de protección, así como los medios para garantizar que tal equipo de vigilancia funcione continuamente, teniendo en cuenta los posibles efectos de las condiciones meteorológicas o de las interrupciones del suministro eléctrico.

Nivel de Protección 1

En el nivel de protección 1, el PPB debe establecer las medidas de protección aplicables, que pueden incluir una combinación de alumbrado, guardias y vigilantes de seguridad y

equipo de vigilancia que funcione de manera continua y permita que el personal encargado de la protección del buque observe el buque en general, y las barreras y zonas restringidas en particular.

La cubierta del buque y los accesos a éste deben estar iluminados durante las horas de oscuridad y los periodos de poca visibilidad mientras se realizan actividades de interfaz buque-puerto o cuando el buque esté fondeado o en una instalación portuaria, según sea necesario.

Cuando estén navegando, los buques deben utilizar, según sea necesario, el máximo alumbrado compatible con la seguridad de la navegación, teniendo en cuenta lo dispuesto en el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor. Para determinar la intensidad y la ubicación adecuadas del alumbrado de un buque, se deben tener en cuenta los siguientes factores:

- a. El personal del buque debe poder ver más allá del buque, tanto hacia tierra como hacia el mar;
- b. La cobertura debe incluir la superficie del buque y los alrededores de éste;
- c. La cobertura debe facilitar la identificación del personal en los puntos de acceso; y
- d. La cobertura necesaria puede obtenerse mediante la coordinación con la instalación portuaria.

Nivel de Protección 2

En el Nivel de Protección 2, el PPB debe establecer las medidas de protección adicionales necesarias para incrementar la capacidad de observación, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- a. Aumentar de la frecuencia y detenimiento de las patrullas de protección;
- b. Aumentar la cobertura e intensidad del alumbrado o el uso de equipo de protección y vigilancia;
- c. Asignar más personal a las guardias de protección; y
- d. Garantizar la coordinación de las lanchas patrulleras con las patrullas motorizadas o de a pie en tierra, si las hay.

Puede ser necesario instalar más alumbrado para hacer frente al incremento del riesgo de que se produzca un suceso que afecte a la protección. Si es preciso, el alumbrado podrá

reforzarse coordinándose con la instalación portuaria para instalar más alumbrado en tierra.

Nivel de Protección 3

En el nivel de protección 3, el buque debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPB debe especificar las medidas de protección que puede adoptar el buque, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con la instalación portuaria, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- a. Encender todo el alumbrado del buque y el que ilumine sus inmediaciones;
- b. Encender todo el equipo de vigilancia de a bordo que pueda grabar las actividades en el buque y en sus inmediaciones;
- c. Prolongar al máximo el periodo de tiempo que pueda grabar el equipo de vigilancia;
- d. Preparar una posible inspección submarina del casco del buque; y
- e. Tomar medidas, tales como hacer girar lentamente las hélices del buque, si es posible, para evitar cualquier intento de acceso submarino al casco del buque.

F. Niveles de protección diferentes

El PPB debe establecer los procedimientos y las medidas de protección que puede aplicar el buque si su nivel de protección es superior al de una instalación portuaria.

G. Actividades no reguladas por el Código

El PPB debe establecer los procedimientos y las medidas de protección que debe aplicar el buque cuando:

- a. Se encuentre en un puerto de un Estado que no sea un Gobierno Contratante;
- b. Realice una operación de interfaz con un buque al que no se aplique el presente Código⁷;
- c. Realice una operación de interfaz con una plataforma fija o flotante o una unidad móvil de perforación emplazada; o
- d. Realice una operación de interfaz con un puerto o instalación portuaria que no tenga que cumplir lo dispuesto en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código.

H. Declaraciones de Protección Marítima

El PPB debe especificar cómo se responderá a las solicitudes de declaración de protección marítima de una instalación portuaria y las circunstancias en las que el propio buque deba solicitar tal declaración.

I. Auditorías y Revisiones

En el PPB se debe indicar el método de auditoría que tienen previsto utilizar el OCPM y el OPB para verificar que el plan sigue siendo eficaz, y el procedimiento que habrá de seguirse para la revisión, actualización o enmienda del plan.

Referencia: OMI 2003, Código PBIP y enmiendas del 2002 al Convenio SOLAS'74. Plan de Protección del Buque. Pp. 67,68,69,72, 77,78,80 y 81. Publicación de la OMI. Londres 2003.

Anexo 24

Otras tareas que se deben de incluir en la EPIP

A. **Identificación y evaluación de los bienes e infraestructuras que es importante proteger**

La identificación y evaluación de los bienes e infraestructuras que es importante proteger es un proceso mediante el cual se establece la importancia relativa de las distintas estructuras e instalaciones para el funcionamiento de la instalación portuaria. Este proceso de identificación y evaluación es crucial, ya que sienta las bases para centrar las estrategias de atenuación de riesgos en los bienes y estructuras que más importa proteger ante un posible suceso que afecte a la protección. Este proceso tendrá en cuenta la posible pérdida de vidas, la importancia económica del puerto, su valor simbólico y la presencia de instalaciones gubernamentales.

Hay que establecer un orden de prioridades de protección basado en la identificación y evaluación de la importancia relativa de los bienes e infraestructuras. La preocupación esencial es evitar muertes y lesiones. También es importante determinar si la instalación portuaria, la estructura o las instalaciones pueden seguir funcionando sin el bien que se esté evaluando, y en qué medida podría reestablecerse rápidamente el funcionamiento normal.

Los bienes e infraestructuras que debe considerarse importante proteger pueden ser, entre otros, los siguientes:

- a. Accesos, entradas, vías de acercamiento, fondeaderos y zonas de maniobra y atraque;
- b. Instalaciones para carga, terminales, zonas de almacenamiento y equipo de manipulación de la carga;
- c. Sistemas tales como redes de distribución eléctrica, sistemas radioeléctricos y de telecomunicaciones y sistemas y redes informáticos;
- d. Sistemas de gestión del tráfico de buques en el puerto y ayudas a la navegación;
- e. Plantas eléctricas, conductos para el trasvase de carga y suministro de agua;
- f. Puentes, vías férreas, carreteras;

- g. Embarcaciones de servicio del puerto, como embarcaciones de práctico, remolcadores, gabarras etc.;
- h. Equipo y sistemas de protección y vigilancia; y
- i. Aguas adyacentes a la instalación portuaria.

Una identificación clara de los bienes e infraestructuras es esencial para la evaluación de las necesidades de la instalación portuaria en materia de protección, el orden de prioridad de las medidas de protección y las decisiones relativas a la asignación de recursos para proteger mejor la instalación. Este proceso puede requerir la celebración de consultas con las autoridades pertinentes en relación con las estructuras adyacentes a la instalación portuaria que pudieran causar daños dentro de la instalación o utilizarse para causar daños a ésta o para observarla con fines ilícitos o desviar la atención.

B. Identificación de las posibles amenazas para los bienes e infraestructuras y cálculo de la probabilidad de que dichas amenazas se materialicen, a fin de establecer medidas de protección y el orden de prioridad de las mismas

Deben identificarse los posibles actos que puedan suponer una amenaza para la protección de los bienes e infraestructuras, así como los métodos para llevarlos a cabo, a fin de evaluar la vulnerabilidad de un determinado bien o lugar ante un suceso que afecte a la protección marítima y definir las necesidades en materia de protección, con arreglo a un orden de prioridad, para hacer posible la planificación y la asignación de recursos. La identificación y la evaluación de todo posible acto y del método por el que se pueda llevar a cabo estarán basadas en diversos factores, entre los que se incluirán las evaluaciones de la amenaza que hagan los organismos gubernamentales. La identificación y evaluación de las amenazas permite no tener que partir de la hipótesis del peor caso posible al planificar y asignar recursos.

La EPIP debe incluir una evaluación, realizada en colaboración con las organizaciones nacionales de seguridad pertinentes, que tenga por objeto determinar:

- a. Toda característica particular de la instalación portuaria, incluido el tipo de tráfico marítimo que la utiliza, que pueda convertirla en blanco probable de un ataque;
- b. Las consecuencias probables de un ataque a la instalación portuaria, o dentro de ella, en lo que se refiere a la pérdida de vidas humanas, daños en los bienes y

- trastornos económicos, por ejemplo los derivados de la interrupción de los sistemas de transporte;
- c. La capacidad y el propósito de quienes puedan organizar un ataque de este tipo; y
 - d. El tipo o tipos de ataque probables, y llegar a una conclusión general sobre el nivel de riesgo para el que deben concebirse las medidas de protección.

En la EPIP deben examinarse todas las posibles amenazas, entre las que pueden encontrarse los siguientes tipos de sucesos que afectan a la protección marítima:

- a. Daños o destrucción de una instalación portuaria o de un buque; por ejemplo, mediante artefactos explosivos, incendio provocado, sabotaje o vandalismo;
- b. Secuestro o captura de un buque o de las personas a bordo;
- c. Manipulación indebida de la carga, del equipo o sistemas esenciales del buque o de las provisiones del buque;
- d. Acceso o usos no autorizados, lo que incluye la presencia de polizones;
- e. Contrabando de armas o de equipo, incluidas las armas de destrucción masiva;
- f. Utilización del buque para el transporte de quienes tengan la intención de causar un suceso que afecte a la protección marítima y su equipo;
- g. Utilización del propio buque como arma o como medio destructivo o para causar daños;
- h. Bloqueo de entradas al puerto, esclusas, accesos etc.; y
- i. Ataque químico, biológico o nuclear.

Este proceso debe incluir la celebración de consultas con las autoridades pertinentes en relación con las estructuras adyacentes a la instalación portuaria que pudieran causar daños dentro de la instalación o utilizarse para causar daños a ésta o para observarla con fines ilícitos o desviar la atención.

C. Identificación, selección y clasificación por orden de prioridad de las medidas correctivas y de los cambios en los procedimientos y su eficacia para reducir la vulnerabilidad

La identificación de las medidas correctivas y el establecimiento de un orden de prioridad para las mismas tienen por objeto garantizar que se utilizan las medidas más eficaces para

reducir la vulnerabilidad de la instalación portuaria o de la interfaz buque-puerto ante las posibles amenazas.

Las medidas de protección deben elegirse en función de factores tales como su eficacia para reducir la probabilidad de que se produzca un ataque, y deben evaluarse basándose, entre otros, en los datos de:

- a. Los reconocimientos, inspecciones y auditorías de protección;
- b. Las consultas con los propietarios y gestores de la instalación portuaria y, si procede, de las estructuras adyacentes;
- c. Los antecedentes que haya de sucesos que hayan afectado a la protección marítima; y
- d. Las operaciones que se realicen en la instalación portuaria.

D. Identificación de los puntos vulnerables

La identificación de los puntos vulnerables de las estructuras físicas, los sistemas de protección del personal, los procesos u otras esferas que puedan dar lugar a sucesos que afecten a la protección marítima sirve para determinar las opciones posibles para eliminar o atenuar el riesgo que entrañan. Por ejemplo, el análisis puede revelar los puntos vulnerables en los sistemas de protección de una instalación portuaria o en las infraestructuras carentes de protección, tales como la red de suministro de agua, puentes etc., que podrían eliminarse mediante medidas de carácter físico, tales como barreras permanentes, alarmas, equipo de vigilancia, etc.

En la identificación de los puntos vulnerables se deben tener en cuenta los siguientes aspectos:

- a. Accesos por mar y tierra a la instalación portuaria y a los buques que estén atracados en ella;
- b. Integridad estructural de los muelles, las instalaciones y las estructuras conexas;
- c. Procedimientos y medidas de protección existentes, incluidos los sistemas de identificación;

- d. Procedimientos y medidas de protección existentes relativos a la infraestructura y los servicios portuarios;
- e. Medidas para proteger el equipo radioeléctrico y de telecomunicaciones, la infraestructura y los servicios portuarios, incluidos los sistemas y redes informáticos;
- f. Zonas adyacentes que puedan utilizarse durante un ataque o para lanzarlo;
- g. Acuerdos existentes con compañías privadas de seguridad que ofrezcan servicios de protección marítima en tierra y en las aguas del puerto;
- h. Incompatibilidades entre los procedimientos y medidas de seguridad y los de protección;
- i. Incompatibilidades entre las tareas asignadas en la instalación portuaria y las tareas de protección;
- j. Limitaciones de personal o de ejecución;
- k. Deficiencias detectadas al impartir la formación o durante los ejercicios; y
- l. Deficiencias detectadas durante las operaciones diarias, después de un suceso o alerta, en los informes sobre aspectos de protección preocupantes, al ejercer las medidas de control, al realizar una auditoría, etc.

Referencia: OMI2003. Código PBIP y enmiendas del 2002 al Convenio SOLAS'74. Evaluación de la Protección de la Instalación Portuaria. Pp. 85, 86, 87, 88 y 89. Publicación de la OMI. Londres 2003.

Anexo 25**Otras tareas que se deben de incluir en el PPIP****A. Organización y ejecución de las tareas de protección de la instalación portuaria**

Además de las orientaciones que figuran en el párrafo 16.3, el PPIP debe incluir los siguientes elementos, comunes a todos los niveles de protección:

- a. La función y la estructura de la organización de la protección de la instalación portuaria;
- b. Las tareas, responsabilidades y requisitos de formación de todo el personal de la instalación portuaria que tenga funciones de protección marítima y las medidas de control del rendimiento necesarias para evaluar la eficacia de cada persona;
- c. Los enlaces de la organización de protección de la instalación portuaria con otras autoridades nacionales o locales con responsabilidades en la esfera de la protección;
- d. Los sistemas de comunicaciones de los que se dispone para mantener unas comunicaciones continuas y eficaces entre el personal de protección de la instalación portuaria, los buques que se hallen en el puerto y, cuando proceda, las autoridades nacionales y locales con responsabilidades en la esfera de la protección;
- e. Los procedimientos y salvaguardias necesarios para que estas comunicaciones continuas estén garantizadas en todo momento;
- f. Los procedimientos y prácticas para salvaguardar la información confidencial sobre protección disponible en papel o en formato electrónico;
- g. Los procedimientos necesarios para evaluar la eficacia en todo momento las medidas, procedimientos y equipo de protección, incluidos los procedimientos para identificar y subsanar cualquier fallo o funcionamiento defectuoso del equipo;
- h. Los procedimientos para presentar y evaluar informes relativos a posibles fallos o aspectos de protección preocupantes;
- i. Los procedimientos relativos a la manipulación de la carga;
- j. Los procedimientos relativos a la entrega de las provisiones del buque;

- k. Los procedimientos para mantener, y actualizar, un inventario de mercancías peligrosas y sustancias potencialmente peligrosas, y su ubicación en la instalación portuaria;
- l. Los medios para alertar a las patrullas marítimas y equipos de búsqueda especializados, incluidos los expertos en búsqueda de bombas y búsquedas submarinas, y obtener sus servicios;
- m. Los procedimientos para ayudar a los oficiales de protección del buque a confirmar la identidad de las personas que deseen subir a bordo, cuando se solicite; y
- n. Los procedimientos para facilitar el permiso de tierra del personal del buque o los cambios de personal, así como el acceso de visitantes al buque, incluidos los representantes de las organizaciones para el bienestar de la gente de mar y los sindicatos.

El resto de esta sección se refiere específicamente a las medidas que pueden adoptarse para cada nivel de protección en relación con los siguientes aspectos:

- a. Acceso a la instalación portuaria;
- b. Zonas restringidas de la instalación portuaria;
- c. Manipulación de la carga;
- d. Entrega de las provisiones del buque;
- e. Equipajes no acompañados; y
- f. Vigilancia de la protección de la instalación portuaria.

B. Acceso a la instalación portuaria

El PPIP debe contener las medidas de protección aplicables a todos los medios de acceso a la instalación portuaria indicados en el mismo.

Para cada uno de ellos, el PPIP debe indicar los lugares en que se restringirá o prohibirá el acceso en cada nivel de protección. Para cada nivel de protección, el PPIP debe especificar el tipo de restricción o prohibición que se impondrá y los medios para garantizar su observancia.

Para cada nivel de protección, el PPIP debe indicar los medios de identificación necesarios para acceder a la instalación portuaria y para que las personas permanezcan en ella sin ser interpeladas, lo que puede requerir el establecimiento de un sistema adecuado de identificación permanente o temporal para el personal de la instalación portuaria y los visitantes, respectivamente. Cualquier sistema de identificación que se implante en la instalación debe coordinarse, en la medida de lo posible, con el que se aplique en los buques que utilicen habitualmente la instalación portuaria. Los pasajeros deben poder demostrar su identidad mediante su tarjeta de embarco, billete, etc., pero no se les permitirá acceder a las zonas restringidas a menos que estén supervisados. El PPIP debe incluir disposiciones para que los sistemas de identificación se actualicen con regularidad, y para que los abusos sean objeto de una sanción disciplinaria.

Se denegará el acceso a la instalación portuaria a las personas que no deseen o no puedan demostrar su identidad o confirmar el propósito de su visita cuando se les solicite, y se notificará al OPIP y a las autoridades nacionales o locales con responsabilidades en la esfera de la protección que tales personas han intentado obtener acceso.

El PPIP debe indicar los lugares en los que se realizarán los registros de personas, efectos personales y vehículos. Tales lugares deben estar cubiertos para poder funcionar de manera continua, independientemente de las condiciones meteorológicas, con la frecuencia especificada en el PPIP. Una vez que hayan sido sometidos a un registro, las personas, sus efectos personales y los vehículos deben ir directamente a las zonas restringidas de espera, embarco o carga de vehículos.

El PPIP debe establecer zonas separadas para las personas que ya hayan pasado un control con sus efectos y las personas, con sus efectos personales, que todavía no lo hayan hecho, y, si es posible, zonas separadas para el embarco y desembarco de pasajeros, personal del buque y sus efectos, a fin de que las personas sin registrar no puedan entrar en contacto con las que ya han sido registradas.

El PPIP debe indicar la frecuencia con que se aplicarán los controles de acceso, y especialmente si se aplicarán al azar, o de vez en cuando.

Nivel de Protección 1

En el nivel de protección 1, el PPIP debe establecer los puntos de control en los que podrán aplicarse las siguientes medidas:

- a. Delimitar las zonas restringidas mediante vallas u otras barreras que el Gobierno Contratante debe aprobar;
- b. Comprobar la identidad de todas las personas que deseen entrar en la instalación portuaria para acceder a un buque, incluidos los pasajeros, el personal del buque y los visitantes, y confirmar los motivos que tienen para hacerlo, mediante la comprobación, por ejemplo, de las instrucciones de embarco, los billetes de los pasajeros, las tarjetas de embarco, las órdenes de trabajo, etc.;
- c. Controlar los vehículos utilizados por quienes deseen entrar en la instalación portuaria para acceder a un buque;
- d. Verificar la identidad del personal de la instalación portuaria y de las personas que trabajen dentro de la instalación portuaria, así como de sus vehículos;
- e. Limitar el acceso para excluir a las personas que no trabajen para la instalación portuaria o dentro de ella si no pueden identificarse debidamente;
- f. Registrar a las personas, sus efectos personales, los vehículos y el contenido de éstos; y
- g. Identificar todo punto de acceso que no se utilice regularmente y que convendría cerrar de forma permanente.

En el nivel de protección 1, todas las personas que deseen entrar en la instalación portuaria podrán ser sometidas a un registro. La frecuencia de tales registros, incluso de los que se efectúen al azar, quedará especificada en el PPIP aprobado, y el Gobierno Contratante debe aprobarla expresamente. A menos que haya motivos fundados para hacerlo, relacionados con la protección, no se debe pedir a los miembros del personal del buque que registren a sus compañeros de trabajo o sus efectos personales. Todo registro de este tipo se llevará a cabo de manera tal que se respeten plenamente los derechos humanos y la dignidad de la persona.

Nivel de Protección 2

En el nivel de protección 2, el PPIP debe especificar las medidas de protección adicionales que habrá que tomar, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- a. Destinar más personal a la vigilancia de los puntos de acceso y el patrullaje de las barreras del perímetro de la instalación;
- b. Limitar el número de puntos de acceso a la instalación portuaria e identificar los que conviene cerrar, habilitando medios para protegerlos adecuadamente;
- c. Habilitar medios para obstaculizar el movimiento por los demás puntos de acceso, por ejemplo, instalando barreras de seguridad;
- d. Aumentar la frecuencia de los registros de personas, efectos personales y vehículos;
- e. Denegar el acceso a los visitantes que no puedan aportar una justificación verificable de la razón por la que desean acceder a la instalación portuaria; y
- f. Utilizar buques de patrulla para incrementar la protección en las aguas del puerto.

Nivel de Protección 3

En el nivel de protección 3, la instalación portuaria debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPIP debe especificar las medidas de protección que puede adoptar la instalación portuaria, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con los buques que se encuentren en ella, medidas que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- a. Suspender el acceso a la instalación portuaria, o a partes de ella;
- b. Autorizar únicamente el acceso de los encargados de hacer frente al suceso que afecta a la protección o a la amenaza de éste;
- c. Suspender los movimientos de personas o vehículos en la instalación portuaria o en partes de ella;
- d. Incrementar las patrullas de protección en la instalación portuaria;
- e. Suspender las operaciones portuarias en toda la instalación o en algunas de sus partes;
- f. Dirigir los movimientos de los buques en toda la instalación portuaria o en algunas de sus partes; y

- g. Evacuar total o parcialmente la instalación portuaria.

C. Zonas Restringidas dentro de la Instalación Portuaria

En el PPIP deben indicarse las zonas restringidas que se designarán dentro de la instalación portuaria, especificando su extensión, los periodos en que será válida la restricción, y las medidas que habrán de adoptarse para controlar, por un lado, el acceso a esas zonas y, por otro, las actividades que se realicen en ellas. El plan también debe incluir, en las circunstancias apropiadas, medidas para garantizar que las zonas temporalmente restringidas son sometidas a una inspección de protección tanto antes como después de quedar establecidas. Las zonas restringidas tienen por objeto:

- a. Proteger a los pasajeros, el personal del buque, el personal de la instalación portuaria y los visitantes, incluidos los que se encuentren en ella en relación con un buque;
- b. Proteger la instalación portuaria;
- c. Proteger a los buques que utilicen la instalación portuaria o presten servicios en ella;
- d. Proteger los lugares y zonas vulnerables de la instalación portuaria,
- e. Proteger el equipo y los sistemas de protección y vigilancia; y
- f. Evitar la manipulación indebida de la carga y de las provisiones de los buques.

El PPIP debe garantizar que en todas las zonas restringidas se apliquen medidas de protección claramente definidas para controlar:

- a. El acceso de personas;
- b. La entrada, estacionamiento, carga y descarga de vehículos;
- c. El movimiento y almacenamiento, de la carga y las provisiones de los buques; y
- d. Los equipajes o efectos personales no acompañados.

En el PPIP se debe establecer que todas las zonas restringidas estarán claramente marcadas, indicándose que el acceso a la zona queda restringido y que la presencia no autorizada dentro de la zona constituye una violación de las normas de protección.

Si se utilizan dispositivos automáticos de detección de intrusos, dichos dispositivos alertarán a un centro de control que pueda responder cuando se active una alarma.

Las zonas restringidas pueden ser, entre otras, las siguientes:

- a. Las zonas de tierra y las aguas contiguas al buque;
- b. Las zonas de embarco y desembarco y las zonas de espera y tramitación para los pasajeros y el personal de los buques, incluidos los puntos de registro;
- c. Las zonas de embarque, desembarque y almacenamiento de la carga y las provisiones de los buques;
- d. Los lugares en los que se guarde información importante desde el punto de vista de la protección, como la relativa a la carga;
- e. Las zonas en las que se guarden mercancías peligrosas y sustancias potencialmente peligrosas;
- f. Las salas de control de los sistemas de ordenación del tráfico marítimo, las ayudas a la navegación y los edificios de control del puerto, incluidas las salas de control de los sistemas de protección y vigilancia;
- g. Las zonas en las que se almacene o está situado el equipo de protección y vigilancia;
- h. Las instalaciones esenciales radioeléctricas, de telecomunicaciones, de electricidad, de agua y de otros servicios públicos; y
- i. Otros lugares de la instalación portuaria a los que deba restringirse el acceso de buques, vehículos y personas.

Las medidas de protección podrán ampliarse, con el consentimiento de las autoridades competentes, para imponer restricciones al acceso no autorizado a estructuras desde las que se pueda observar la instalación portuaria.

Nivel de Protección 1

En el nivel de protección 1, el PPIP debe establecer las medidas de protección aplicables a las zonas restringidas, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- a. Instalar barreras permanentes o temporales que rodeen la zona restringida, teniendo en cuenta que el Gobierno Contratante debe aprobar los medios que se utilicen;

- b. Establecer puntos de acceso que puedan estar controlados por guardias de seguridad cuando se utilicen, y que puedan cerrarse o bloquearse eficazmente si no se utilizan;
- c. Expedir pases que deberán llevar visibles quienes tengan derecho a encontrarse dentro de la zona restringida;
- d. Marcar claramente los vehículos autorizados a entrar en las zonas restringidas;
- e. Organizar patrullas y guardias;
- f. Instalar sistemas automáticos de detección de intrusos, o equipo o sistemas de vigilancia, para detectar el acceso no autorizado a las zonas restringidas y los movimientos en éstas; y
- g. Controlar el movimiento de naves en las proximidades de los buques que utilicen la instalación portuaria.

Nivel de protección 2

Para el nivel de protección 2, el PPIP debe indicar cómo se va a incrementar la frecuencia e intensidad de la vigilancia y el control del acceso a las zonas restringidas. En el plan deben especificarse las medidas de protección adicionales que habrá que tomar, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- a. Reforzar la eficacia de las barreras o vallas que delimiten las zonas restringidas, utilizando, por ejemplo, sistemas automáticos de detección de intrusos o patrullas;
- b. Reducir el número de puntos de acceso a las zonas restringidas y reforzar los controles aplicables en los demás accesos;
- c. Restringir el estacionamiento en las zonas adyacentes a los buques amarrados;
- d. Limitar aún más el acceso a las zonas restringidas, así como los movimientos y el almacenamiento en esas zonas;
- e. Utilizar equipo de vigilancia supervisado de forma continua y con grabación;
- f. Reforzar el número y la frecuencia de las patrullas, incluidas las patrullas marítimas, en los límites de las zonas restringidas y dentro de dichas zonas;
- g. Controlar y restringir el acceso a las zonas adyacentes a las zonas restringidas; y
- h. Impedir el acceso de naves no autorizadas a las aguas adyacentes a los buques que se encuentren en la instalación portuaria.

Nivel de Protección 3

En el nivel de protección 3, la instalación portuaria debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPIP debe especificar las medidas de protección que puede adoptar la instalación portuaria, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con los buques que se encuentren en ella, medidas que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- a. Establecer zonas restringidas adicionales, dentro de la instalación, en las proximidades del suceso que afecte a la protección marítima o del lugar en el que se sospecha que está la amenaza para la protección, en las que se prohibirá el acceso; y
- b. Preparar el registro de las zonas restringidas como parte del registro total o parcial de la instalación portuaria.

D. Equipajes no acompañados

El PPIP debe establecer las medidas de protección aplicables para asegurarse de que los equipajes no acompañados (es decir, todo equipaje, incluidos los efectos personales, que no esté con el pasajero o el miembro del personal del buque en el lugar de la inspección o el registro) se identifican y se someten a un examen adecuado, que puede incluir un registro, antes de autorizar su entrada en la instalación portuaria y, en función de cómo esté organizado el almacenamiento, antes de su traslado de la instalación al buque. No se prevé que tanto la instalación portuaria como el buque tengan que examinar estos equipajes, y en los casos en que ambos cuenten con el equipo adecuado, la instalación portuaria debe ser la responsable de examinarlos. Es esencial colaborar estrechamente con el buque y hay que tomar las medidas necesarias para garantizar la seguridad de los equipajes no acompañados después de su examen.

Nivel de Protección 1

En el nivel de protección 1, el PPIP debe establecer las medidas de protección aplicables a los equipajes no acompañados para garantizar que hasta el 100% de dichos equipajes se somete a un examen o registro, lo que puede incluir la utilización de equipo de rayos X.

Nivel de Protección 2

En el nivel de protección 2, el PPIP debe establecer las medidas de protección adicionales aplicables a los equipajes no acompañados, los cuales deben prever que se someta a un examen con equipo de rayos X el 100% de los equipajes.

Nivel de Protección 3

En el nivel de protección 3, la instalación portuaria debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPIP debe especificar las medidas de protección que puede adoptar la instalación portuaria, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con los buques que se encuentren en ella, medidas que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- a. Someter los equipajes a un examen más extenso, por ejemplo, viéndolos por rayos X desde al menos dos ángulos distintos;
- b. Preparar la restricción o suspensión del tratamiento de equipajes no acompañados; y
- c. Negarse a aceptar la entrada de equipajes no acompañados en la instalación portuaria.

E. Vigilancia de la protección de la instalación portuaria

Desde la propia instalación se debe poder vigilar en todo momento, incluso en la oscuridad y con visibilidad limitada, toda la instalación portuaria, los accesos por mar y tierra, las zonas restringidas dentro de la instalación, los buques que se encuentren en ella y los alrededores de esos buques. Para tal vigilancia podrá utilizarse:

- a. Alumbrado;
- b. Guardias, incluidas patrullas de a pie, motorizadas y en embarcaciones; y
- c. Dispositivos automáticos de detección de intrusos y equipo de vigilancia.

Cuando se utilicen dispositivos automáticos de detección de intrusos, éstos deben dar una alarma visual y/o audible en un espacio con dotación o vigilancia permanente.

En el PPIP deben especificarse los procedimientos y el equipo necesario para cada nivel de protección, así como los medios para garantizar que tal equipo de vigilancia

funcione continuamente, teniendo en cuenta los posibles efectos de las condiciones meteorológicas o de las interrupciones del suministro eléctrico.

Nivel de Protección 1

En el nivel de protección 1, el PPIP debe establecer las medidas de protección aplicables, que pueden incluir una combinación de alumbrado, guardias y vigilantes de seguridad y equipo de vigilancia que funcione de manera continua y permita que el personal encargado de la protección de la instalación portuaria:

- a. Observe la zona de la instalación portuaria en general, incluidos los accesos por mar y tierra;
- b. Observe los puntos de acceso, las barreras y las zonas restringidas; y
- c. Vigile las zonas y movimientos próximos a los buques que se encuentren en la instalación portuaria, lo que puede requerir la intensificación del alumbrado de los propios buques.

Nivel de Protección 2

En el nivel de protección 2, el PPIP debe establecer las medidas de protección adicionales necesarias para incrementar la capacidad de observación y vigilancia, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- a. Aumentar la intensidad del alumbrado y la cobertura del equipo de vigilancia, incluida la instalación de alumbrado y equipo de vigilancia adicional;
- b. Aumentar la frecuencia de las patrullas de a pie, motorizadas o en embarcaciones; y
- c. Destinar más personal de protección a las tareas de observación y patrullaje.

Nivel de Protección 3

En el nivel de protección 3, la instalación portuaria debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPIP debe especificar las medidas de protección que puede adoptar la instalación portuaria, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con los buques que se encuentren en ella, medidas que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- a. Encender todo el alumbrado de la instalación portuaria y el que ilumine sus inmediaciones;

- b. Encender todo el equipo de vigilancia de la instalación portuaria que pueda grabar las actividades en la instalación y en sus inmediaciones; y
- c. Prolongar al máximo el periodo de tiempo que pueda grabar el equipo de vigilancia.

F. Niveles de protección diferentes

El PPIP debe establecer los procedimientos y las medidas de protección que puede aplicar la instalación portuaria si su nivel de protección es inferior al de un buque.

G. Actividades no reguladas por el Código

El PPIP debe establecer los procedimientos y las medidas de protección que debe aplicar la instalación portuaria cuando:

- a. Realice una operación de interfaz con un buque que haya hecho escala en un puerto de un Estado que no sea un Gobierno Contratante;
- b. Realice una operación de interfaz con un buque al que no se aplique el presente Código; y
- c. Realice una operación de interfaz con una plataforma fija o flotante o con unidades móviles de perforación mar adentro emplazadas.

H. Declaraciones de protección marítima

El PPIP debe indicar los procedimientos que habrán de seguirse cuando el OPIP, atendiendo a las instrucciones del Gobierno Contratante, solicite una declaración de protección marítima, o cuando tal declaración la solicite un buque.

I. Auditorías, revisiones y enmiendas

En el PPIP se debe indicar el método de auditoría que tiene previsto utilizar el OPIP para verificar que el plan sigue siendo eficaz y el procedimiento que habrá de seguirse para la revisión, actualización o enmienda del plan.

El PPIP debe revisarse a discreción del OPIP. Además, debe revisarse en los casos siguientes:

- a. Si se modifica la evaluación de la instalación portuaria;

- b. Si una auditoría independiente del PPIP o las pruebas que realice el Gobierno Contratante de la organización de la protección de la instalación portuaria ponen de manifiesto fallos organizativos o plantean la duda de que ciertos elementos importantes del PPIP aprobado sigan siendo válidos;
- c. Después de haberse producido un suceso que afecte a la protección marítima o una amenaza para ésta relacionados con la instalación portuaria; y
- d. Cuando se produzca un cambio en la propiedad de la instalación portuaria o en el control de su explotación.

El OPIP puede recomendar las enmiendas oportunas al plan aprobado tras una revisión de éste. Se deben presentar al Gobierno Contratante que aprobó inicialmente el plan, para su examen y aprobación, las enmiendas al PPIP que supongan:

- a. Cambios que puedan alterar fundamentalmente el enfoque adoptado para mantener la protección de la instalación portuaria; y
- b. La eliminación, alteración o sustitución de barreras permanentes, equipo y sistemas de protección y vigilancia u otros elementos que se consideraban anteriormente esenciales para garantizar la protección de la instalación portuaria.

El Gobierno Contratante, o quien dé la aprobación en su nombre, podrá aprobar las enmiendas propuestas, con o sin cambios. Al aprobarse el PPIP, el Gobierno Contratante debe indicar los cambios físicos o de procedimiento que requerirán su aprobación.

J. Aprobación de los planes de protección de las instalaciones portuarias

Los PPIP tienen que ser aprobados por el Gobierno Contratante correspondiente, que debe establecer los procedimientos oportunos para:

- a. La presentación de los PPIP al Gobierno;
- b. El examen de los PPIP;
- c. La aprobación de los PPIP, con o sin enmiendas;
- d. El examen de las enmiendas que se presenten después de la aprobación; y
- e. La inspección o la auditoría que permita verificar que el PPIP aprobado sigue siendo válido.

En todas las etapas se deben tomar las medidas oportunas para garantizar la confidencialidad del contenido de un PPIP.

K. Declaración de Cumplimiento de una Instalación Portuaria

El Gobierno Contratante en cuyo territorio se encuentre una instalación portuaria puede expedir una declaración de cumplimiento de la instalación portuaria (DCIP) en la que se indique:

- a. La instalación portuaria de que se trata;
- b. Que la instalación portuaria cumple lo dispuesto en el capítulo XI-2 y en la parte A del Código;
- c. El periodo de validez de la DCIP, el cual deben especificarlo los Gobiernos Contratantes, pero que no debe exceder de cinco años; y
- d. Las disposiciones de las verificaciones subsiguientes establecidas por el Gobierno Contratante y una confirmación cuando éstas se lleven a cabo.

La declaración de cumplimiento de una instalación portuaria debe ajustarse al modelo que figura en el apéndice de la presente parte del Código. Si el idioma utilizado no es el español, el francés ni el inglés, el Gobierno Contratante también puede incluir una traducción a uno de esos idiomas, si lo estima oportuno.

Referencia: OMI 2003. Código PBIP y enmiendas del 2002 al Convenio SOLAS'74. Plan de Protección de la Instalación Portuaria. Pp. 90, 91, 93, 96, 102, 103, 105 y 106. Publicación de la OMI. Londres 2003.

L. Oficial de Protección de la Instalación Portuaria

Generalidades

En los casos excepcionales en que el oficial de protección del buque tenga dudas sobre la validez de los documentos de identidad de las personas que deseen subir a bordo con fines oficiales, el oficial de protección de la instalación portuaria debe ayudarle.

El oficial de protección de la instalación portuaria no debe ser responsable de la confirmación habitual de la identidad de las personas que deseen subir a bordo de los buques.

Referencia: OMI 2003. Código PBIP y enmiendas del 2002 al Convenio SOLAS'74. Oficial de Protección de la Instalación Portuaria. Pp. 107. Publicación de la OMI. Londres 2003.

Anexo 26**Generalidades RRPPP**

- A. El RRPPP, forma parte de una concepción integrada de la protección, la seguridad, y la salud en los puertos, por la que se incorpora la cuestión de la protección a los documentos de orientación existentes en materia de seguridad y salud.
- B. El Repertorio, aspira a promover entre los Estados Miembros un enfoque común para la cuestión de la protección en los puertos.
- C. El RRPPP, se propone ser compatible con las disposiciones del SOLAS y del Código PBIP y con las resoluciones adoptadas por la Conferencia del SOLAS, en 2002. Los términos utilizados en el presente Repertorio se especifican cuando difieren de los contenidos en el Código PBIP.
- D. El RRPPP, no pretende sustituir el Código PBIP. Extiende la cuestión de la protección en el puerto más allá del ámbito de las instalaciones portuarias para aplicarla al puerto en su conjunto.
- F. Las medidas recomendadas en el presente Repertorio se aplicarán en todo el puerto, incluidas sus instalaciones, tal como se define en el Código PBIP; sin embargo, no deberían sustituir las medidas de protección vigentes en el puerto. La evaluación de la protección del puerto (EPP) y el plan de protección del puerto (PPP) deberían tener en cuenta las medidas de protección en las instalaciones portuarias, prestando particular atención a la relación entre cada una de ellas y el resto del puerto.
- G. El RRPPP, proporciona un método para definir puntos débiles con respecto a la protección del puerto, y determina cometidos, tareas y medidas de protección encaminados a disuadir, detectar y dar respuesta a actos ilícitos contra los puertos utilizados para el tráfico marítimo internacional, de acuerdo a los siguientes lineamientos:
 - a. Recomendar que las autoridades competentes lleven a cabo una evaluación de la protección en cada puerto.
 - b. Recomendar que se cree un comité asesor sobre la protección del puerto.
 - c. Recomendar que se prepare un plan de protección que verse sobre los puntos que se hayan determinado en la evaluación y que especifique las medidas de protección que han de aplicarse.

- d. Aplicar directrices de protección en todos los sectores y funciones del puerto y a quienes trabajen en él, tengan relaciones comerciales con él y necesiten tener acceso al puerto o transiten por él, a saber: los trabajadores portuarios y otro personal del puerto, la gente de mar, los pasajeros y su equipaje, la carga, los materiales, los suministros, los vehículos y los aparejos inherentes al trabajo en la zona portuaria y fuera de ella.
- e. Promover una sensibilización respecto de la protección en el puerto y una formación del personal que le permita desempeñar sus cometidos y tareas.
- f. Lograr la máxima eficacia de las medidas de protección mediante la realización sistemática de simulacros, ejercicios, pruebas y auditorías de los procedimientos de protección, con el fin de determinar y corregir los fallos, los casos de incumplimiento y los puntos débiles.
- g. Las orientaciones en materia de protección de los puertos que figuran en el presente Repertorio también pueden servir de base a efectos de la protección de las operaciones marítimas y de los puertos destinados al tráfico nacional.
- h. El Repertorio ha de conformarse a la estrategia de los Estados Miembros en materia de protección y seguridad. Nada de lo que se dice en este documento deberá entenderse como un menoscabo de los derechos u obligaciones de los Estados en virtud de la legislación internacional ni comprometer la responsabilidad que incumbe, en el ámbito jurídico que les corresponde, a las organizaciones nacionales y locales o a otras autoridades y organismos, en materia de protección de la seguridad y los derechos de las personas, los bienes y las actividades.
- i. El presente Repertorio no pretende afectar a los principios y derechos fundamentales de los trabajadores, enunciados en instrumentos de la OIT, ni menoscabar el acceso de las organizaciones de trabajadores a los puertos, los terminales y los buques.
- j. El Repertorio no afecta a la obligación de acatar las disposiciones legales y reglamentarias nacionales aplicables.

Referencia: OMI-OIT. RRPPP. Reunión Tripartita de Expertos sobre Vigilancia, Seguridad y salud en los Puertos. Introducción. Pp. 1. Publicación de la OMI. Ginebra 2003.

Anexo 27**Tareas en materia de protección que deberá realizar el Estado miembro**

- A. Identificar la autoridad designada, para cada puerto obligado a disponer de un plan de protección.
- B. Asegurar que se constituye un Comité asesor sobre la protección del puerto y que se designa un responsable de la protección del puerto.
- C. Nombrar a las personas responsables de las operaciones de protección portuaria en un puerto específico, según proceda.
- D. Asegurar que se efectúe una evaluación de la protección del puerto.
- E. Aprobar las evaluaciones de la protección en los puertos y sus posibles modificaciones posteriores.
- F. Cerciorarse de que los planes de protección portuaria se elaboran y aplican debidamente, y de que se revisan y mantienen periódicamente.
- G. Fijar y dar a conocer el nivel de protección apropiado.

Los Estados Miembros pueden delegar en la autoridad designada cualquiera de las funciones mencionadas anteriormente.

Las tareas del Oficial Responsable de la Protección del Puerto (RPP) deberían ser, entre otras, las siguientes:

Llevar a cabo una inspección exhaustiva de la protección del puerto, teniendo en cuenta la correspondiente evaluación de la protección portuaria.

- a. Asegurar la elaboración y el mantenimiento del plan de protección del puerto.
- b. Aplicar el plan de protección del puerto.
- c. Efectuar inspecciones periódicas de la protección en el puerto, con objeto de asegurarse de que se siguen aplicando las medidas pertinentes.
- d. Recomendar e introducir, según proceda, modificaciones en el plan de protección del puerto, para corregir deficiencias y actualizarlo en función de los cambios relevantes operados en el puerto.
- e. Reforzar la sensibilidad del personal del puerto en materia de protección y vigilancia.

- f. Asegurar que se ha impartido la debida formación al personal responsable de la protección del puerto.
- g. Informar a las autoridades competentes y llevar un registro de los incidentes de protección que afecten a la protección del puerto.
- h. Coordinar con las personas u organizaciones apropiadas la aplicación del plan de protección del puerto.
- i. Adoptar medidas de coordinación con los servicios de protección, según proceda.
- j. Asegurar que se cumplan las normas relativas al personal responsable de la protección del puerto.
- k. Asegurar que el equipo de protección se maneja, prueba, calibra y conserva adecuadamente.

Anexo 28**Funciones del CAPP**

- A. Entre sus funciones deberían figurar, pero no limitarse a ellas, las siguientes:
- a. Asesorar sobre la aplicación del plan de protección del puerto y colaborar en la evaluación de la protección en el puerto.
 - b. Coordinar, dar a conocer y facilitar la puesta en práctica de las medidas de protección aplicables con arreglo al plan de protección del puerto.
 - c. Informar sobre la aplicación, la realización de simulacros y ejercicios y pruebas, la formación en materia de protección y las actualizaciones periódicas del plan de protección del puerto.
- B. Asegurar que sus integrantes representen las funciones operativas que actúan en el puerto, entre ellos, según proceda:
- a. El responsable de la protección del puerto y el o los oficiales de protección de las instalaciones portuarias.
 - b. Las autoridades de seguridad de las fronteras y los organismos de seguridad nacionales y locales.
 - c. Los servicios de policía y de emergencias.
 - d. Los representantes de los trabajadores.
 - e. Los representantes de las navieras.
 - f. Los representantes de los intereses comerciales y los propietarios.
 - g. Las asociaciones comerciales.
 - h. Otras partes interesadas.
- C. Siempre que se emplea en el presente documento, la expresión representantes de los trabajadores» remite al artículo 3 del Convenio sobre los representantes de los trabajadores, 1971 (núm. 135), que reza así: “A los efectos de este Convenio, la expresión «representantes de los trabajadores” comprende las personas reconocidas como tales en virtud de la legislación o la práctica nacionales, ya se trate:
- a. De representantes sindicales, es decir, representantes nombrados o elegidos por los sindicatos o por los afiliados a ellos; o

- b. De representantes electos, es decir, representantes libremente elegidos por los trabajadores de la empresa, de conformidad con las disposiciones de la legislación nacional o de los contratos colectivos, y cuyas funciones no se extiendan a actividades que sean reconocidas en el país como prerrogativas exclusivas de los sindicatos.

Referencia: OMI-OIT. RRPPP. Reunión Tripartita de Expertos sobre Vigilancia, Seguridad y salud en los Puertos. Cometidos y Tareas. Pp. 7. Publicación de la OMI. Ginebra 2003.

Anexo 29**Resoluciones sobre Terrorismo, de la OMI y de la ONU**

A. La Resolución A.924 (22) de la Asamblea General de la OMI, de noviembre de 2001, en la que se pide que se revisen las medidas internacionales de carácter técnico y jurídico existentes, y se examinen otras nuevas con el objetivo de prevenir y reprimir los actos de terrorismo contra los buques y mejorar la seguridad a bordo y en tierra, reduciendo de ese modo los riesgos para los pasajeros, tripulaciones y personal portuario, tanto a bordo de los buques como en las zonas portuarias, así como para los buques y sus cargas.

B. La Declaración sobre Medidas para Eliminar el Terrorismo Internacional que figura en el anexo de la Resolución 49/60 de la Asamblea General de la ONU, de diciembre de 1994, en la que entre otras cosas, los Estados miembros reafirman que condenan en términos inequívocos todos los actos, métodos y prácticas terroristas, por considerarlos criminales e injustificables, dondequiera y por quienquiera sean cometidos, incluidos los que ponen en peligro las relaciones de amistad entre los Estados y los pueblos, y amenazan la integridad territorial y la seguridad de los Estados.

C. La Resolución 51/210 de la Asamblea General de la ONU de diciembre de 1996, así como la declaración complementaria de aquélla, de 1994, sobre medidas para eliminar el terrorismo internacional.

D. Las resoluciones 1368 (2001) y 1373 (2001) del Consejo de Seguridad de la ONU, que reflejan la voluntad internacional de combatir el terrorismo en todas sus formas y manifestaciones en las que se asignan tareas y responsabilidades a los Estados, teniendo en cuenta la constante amenaza de ataques terroristas.

E. La Resolución 1540 (2004) del Consejo de Seguridad de la ONU en la que se reconoce la necesidad urgente de que todos los Estados adopten medidas eficaces de carácter adicional para prevenir la proliferación de armas nucleares, químicas y biológicas y de sus sistemas vectores.

Es pues claro que a pesar de que en los objetivos directos y expresamente señalados en el Convenio Constitutivo relativos a la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar, la OMI no parezca contar con facultades en materia de protección por rebasar su objeto, el propio Convenio Constitutivo, según lo antes señalado, da lugar a que la organización tramite solicitudes de otras instituciones internacionales.

Además, resulta evidente que la protección fundamental de sus objetivos primarios no puede ser alcanzada, de ocurrir ataques terroristas que vulneren el medio marino y la seguridad de la vida humana en el mar.

Anexo 30

Enmiendas significativas a los Capítulos V y XI del Convenio SOLAS

Capítulo V. Seguridad en la Navegación

En el capítulo V se indican ciertos servicios de seguridad de la navegación que deben proveer los Gobiernos Contratantes, y contiene disposiciones de carácter operacional aplicables en general a todos los buques dedicados a toda clase de viajes. Esto resulta un contraste considerando el Convenio en su totalidad, que sólo es aplicable a ciertas clases de buques dedicados a viajes internacionales.

Los temas de que trata este capítulo comprenden el mantenimiento de servicios meteorológicos para buques; el servicio de vigilancia de hielos; la organización del tráfico; y la provisión de servicios de búsqueda y salvamento.

Capítulo V: Se ha añadido una nueva regla 8-1, la cual permite introducir sistemas de notificación obligatoria para los buques.

Según el primer párrafo de la regla, un sistema de notificación para buques será utilizado por todos los buques o ciertas clases de buques, o por los buques que transporten ciertas cargas, de acuerdo con las disposiciones de cada sistema cuando se apruebe e implante siguiendo las directrices y criterios elaborados por la OMI.

El inicio de medidas para el establecimiento de un sistema de notificación para buques es responsabilidad del gobierno o de los gobiernos interesados. Se ha acordado que todo sistema que se establezca habrá de tener capacidad de intercomunicación y medios para facilitar información a los buques siempre que sea necesario.

En 1989, la OMI aprobó, en forma de recomendación, unos principios generales aplicables a los sistemas de notificación para buques. Esos sistemas se utilizan para facilitar, obtener o intercambiar información mediante notificaciones transmitidas por radio. Los datos así obtenidos

se aplican a fines tales como la búsqueda y el salvamento, los servicios de tráfico marítimo, los pronósticos meteorológicos y la prevención de la contaminación del mar.

Al hacer obligatorios los sistemas de notificación para buques aprobados por la OMI, estas enmiendas del Convenio SOLAS obligarán a los buques que entren en un sistema de notificación, o que lo utilicen, a identificarse y a comunicar su situación y otro tipo de información. Con ello podrá seguirse su recorrido dentro del sistema.

Todos los sistemas de notificación para buques estarán de acuerdo con el derecho internacional, incluidas las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. La participación de los buques interesados será gratuita.

Se han introducido otros dos cambios en el capítulo V, a saber:

La nueva regla 15-1 exige instalar un dispositivo de remolque de emergencia a proa y popa en todos los buques tanque de peso muerto no inferior a 20 000 toneladas que se construyan a partir del 1 de enero de 1996. En el caso de los buques existentes dicho dispositivo se instalará en su primera entrada en dique seco, a partir del 1 de enero de 1996 y a más tardar el 1 de enero de 1999.

Se ha agregado una nueva regla 22 para mejorar la visibilidad desde el puente de navegación. Se aplicará a los buques de eslora no inferior a 45 m, construidos el 1 de julio de 1998 o posteriormente.

Capítulo XI

Capítulo XI-1 - Medidas especiales para incrementar la seguridad marítima

En este capítulo se aclaran las prescripciones relativas a la autorización de las organizaciones reconocidas (responsables de llevar a cabo reconocimientos e inspecciones en representación de las Administraciones); los reconocimientos mejorados; el sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación; y la supervisión por el Estado rector del puerto respecto de las prescripciones operacionales.

Capítulo XI-2 - Medidas especiales para incrementar la protección marítima

En la regla XI-2/3 de este capítulo se consagra la aplicación del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP). La Parte A de dicho Código es obligatoria y en la Parte B figuran orientaciones sobre la mejor manera de cumplir las prescripciones obligatorias. Mediante la regla XI-2/8 se confirma la función que desempeña el capitán, al adoptar las decisiones que, según su criterio profesional, fuesen necesarias para mantener la seguridad del buque. Asimismo, se establece que el capitán no se verá forzado por la compañía, el fletador, ni ninguna otra persona en lo que respecta a la toma de decisiones a este respecto. En la regla XI-2/5 se dispone que todos los buques estarán provistos de un sistema de alerta de protección del buque. En la regla XI-2/6 se establecen prescripciones relativas a las instalaciones portuarias, en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS) que se dispone, entre otras cosas, que los Gobiernos Contratantes se asegurarán de que se efectúen las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias y de que los planes de protección de las instalaciones portuarias se elaboren, implanten y revisen de conformidad con lo dispuesto en el Código PBIP. En otras reglas de este capítulo se establecen prescripciones sobre la facilitación de información a la OMI, el control de los buques en puerto (que incluyen las medidas de control y cumplimiento, entre ellas, la demora del buque, la detención del buque, la restricción de sus operaciones, incluidos, a su vez, los movimientos dentro del puerto o la expulsión del buque del puerto) y las responsabilidades concretas de las compañías.

BIBLIOTECA CENTRAL
"TOMAS RUEDA VARGAS"



201003905

SIN CD

