Propuesta de un curso de capacitación de Continuidad Operativa para los administradores de los terminales portuarios del Sistema Portuario Nacional afectados por desastres naturales

Curso de Gestión Moderna de Puertos Programa de Gestión Portuaria de la Conferencia de Las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD)

Con el auspicio de la Autoridad Portuaria Nacional

Realizada por: Cesar Eduardo Castillo Torres
Autoridad Portuaria Nacional
Perú
Febrero - 2024.

Asesor: Johnny Najarro Guzmán
Analista en Servicios Portuarios – Autoridad Portuaria Nacional

TABLA DE CONTENIDO

Resumen informativo…… 1

Agradecimiento……... 2

Justificación…… 3

Antecedentes y contexto……... 4

Objetivo de la investigación…….. 13

Alcance de la investigación……..... 14

Desarrollo del tema……... 16

Conclusiones y recomendaciones…….. 52

Bibliografía y referencia documental consultada…… 54

Anexo…….. 56

TABLA DE GRÁFICOS

Gráfico Nº 1.- Formulación básica del BCP……... 16
Gráfico Nº 2.- Política de continuidad de negocio portuario…….. 17
Gráfico Nº 3.- Los terremotos de mayor impacto en el Perú…… 18
Gráfico Nº 4.- Terremotos en América Latina…….. 19

TABLA DE IMÁGENES

Imagen N° 1.- Elaboración del PCO – línea de tiempo 1…….. 23
Imagen Nº 2.- Elaboración del PCO – línea de tiempo 2……... 24
Imagen Nº 3.- Prepublicación del PCO…… 24
Imagen N° 4.- Taller internacional llevado en la ciudad de Lima…….. 25
Imagen N° 5.- Taller internacional llevado en la ciudad de Piura…… 26
Imagen N° 6.- Desayuno ejecutivo llevado a cabo en la ciudad de Lima……... 27
Imagen N° 7.- Aprobación del PCO…….. 28
Imagen N° 8.- XI Foro Taller Nacional PBIP, llevada en la ciudad de Tarapoto. 29

I. Resumen informativo

El Perú se sitúa en el conocido Círculo de Fuego del Océano Pacífico, zona que concentra el 85% de la actividad sísmica mundial; por tal motivo, la Autoridad Portuaria Nacional (APN) estableció los lineamientos mínimos para la elaboración del Plan de Continuidad Operativa (PCO) de cumplimiento obligatorio por parte de los administradores portuarios de los Terminales Portuarios de Uso Público y Privado que conforman el Sistema Portuario Nacional (SPN).

El PCO es un documento de gestión que establece las políticas de continuidad operativa y sus estrategias frente a la ocurrencia de un fenómeno de origen natural, la misma que incluye medidas preventivas, correctivas y de mejora continua que permitan minimizar el impacto y reestablecer progresivamente la totalidad de los servicios y operaciones portuarias para atención de la nave, carga y pasaje en el terminal portuario. En esa línea, es necesario y fundamental contar con personal capacitado y con los conocimientos necesarios en temas vinculados con la continuidad operativa, que permitan el óptimo desarrollo y estricto cumplimiento de las disposiciones establecidas en el referido documento de gestión.

Sin embargo, es oportuno señalar que la APN no ha desarrollado un curso de capacitación portuaria (syllabus) relacionados con la continuidad operativa y de cumplimiento obligatorio por parte de las personas naturales y jurídicas vinculados con las operaciones y servicios portuarios que se desarrollan en el terminal portuario, lo cual evidentemente, se constituye como una acción pendiente de desarrollo y que debe ser atendida a la brevedad posible, de tal forma que, los administradores portuarios cuenten con los insumos necesarios para la capacitación de su personal administrativo y operativo.

Los actores que conforman la cadena logística son conscientes de la importancia de contar con un PCO, pero asimismo, de la necesidad de que todo el personal que forma parte de las operaciones y servicios portuarios para atención de las naves, carga y pasaje en el terminal portuario, se encuentren debidamente capacitados; por lo cual, la falta del desarrollo de cursos de capacitación portuaria relacionados con la continuidad operativa, supondría actualmente un problema que debe atenderse con la celeridad y urgencia del caso; más aún, considerando el alto riesgo que supone un evento disruptivo en el Perú, por lo cual, resulta necesario e indispensable contar con dichos cursos de capacitación portuaria.

Agradecimiento: *A todo el personal de REDENAVES y a mi asesor, que apoyaron y contribuyeron con su amplia experiencia e información valiosa para el desarrollo del presente trabajo monográfico.*

II. Justificación

Conforme a las disposiciones establecidas por la Autoridad Portuaria Nacional (APN), los administradores u operadores de los Terminales Portuarios de Uso Público y Privado que conforman el Sistema Portuario Nacional, están en la obligación de elaborar su Plan de Continuidad Operativa (PCO) para su aplicación, post evento disruptivo de origen natural, que permita asegurar la recuperación gradual y total de las operaciones y servicios portuarios para atención de la nave, carga y pasaje en el terminal portuario.

La estructura del PCO, aprobado por la APN, solo hace mención a una sección relacionada con la capacitación del personal involucrado con la continuidad operativa; sin embargo, dicha Autoridad no ha desarrollado ni establecido cuales serían los lineamientos y/o cursos de capacitación (con su correspondiente silabo), que deben ser desarrollados y aplicados por parte de los administradores portuarios a nivel nacional, que permita y asegure el reforzamiento cognoscitivo del personal de la administración portuaria y que además, garantice el cumplimiento efectivo de las disposiciones contenidas en el plan de continuidad operativa (aprobada por la APN), en pro del restablecimiento oportuno y seguro de las actividades, operaciones y servicios portuarios para atención de los requerimientos, necesidades y exigencias de los usuarios del puerto.

En cumplimiento a la normativa vigente, actualmente los administradores de los terminales portuarios del Sistema Portuario Nacional cuentan con su Plan de Continuidad Operativa aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional. Asimismo, la referida norma cita que dicha Autoridad establecerá los lineamientos para el desarrollo de los programas de capacitación. Sin embargo, actualmente no existen dichos lineamientos (de capacitación) ni se ha establecido el curso para el personal vinculado con las operaciones y servicios portuarios, los mismos que puedan hacer frente y se encuentren preparados para la continuidad y recuperación gradual de las operaciones y servicios, post evento disruptivo de origen natural.

Como se puede observar, los planes que habrían presentado los administradores portuarios a la APN no cuentan con el desarrollo de la "sección capacitación" (según lineamientos de la APN); por tal motivo, resulta necesario e indispensable el establecimiento y desarrollo de los cursos de capacitación portuaria orientados a la continuidad operativa de los terminales portuarios a nivel nacional.

III. Antecedentes y contexto

III.1 Nacional

a) *El Instituto Nacional de Defensa Civil (INDECI) es un organismo público dependiente del Ministerio de Defensa del Perú cuya labor es procurar una óptima respuesta de la sociedad en caso de desastres naturales, supervisando la atención de las personas afectadas por los mismos, coordinar con las entidades responsables las acciones requeridas para atender la emergencia, rehabilitar las áreas afectadas, y coordinar con los gobiernos regionales y locales la evaluación de daños y las necesidades en caso de desastre.*

   Su origen se encuentra en el Sistema Nacional de Defensa Civil (SINADECI) creado, mediante Decreto Ley N.º 19338 el 29 de marzo de 1972, como consecuencia del terremoto ocurrido en el departamento de Ancash en el año 1970, el mismo que registró la pérdida de más de 10,000 habitantes y la destrucción casi por completo de la ciudad de Yungay, produciéndose además, aludes y derrumbes que obstaculizaron caminos, carreteras y la línea férrea que conectaba la ciudad de Chimbote con Huallanca.

   En el marco de la Pandemia por el Covid – 19, el INDECI ha establecido cursos de capacitación virtual sobre la "Gestión Reactiva del Riesgo del Desastre - GRD", "Evaluación de Daños y Análisis de Necesidades EDAN – Perú", "Gestión Inclusiva del Riesgo de Desastres", "Mapa Comunitario de Riesgos", "Formación de Voluntariado de Emergencia y Rehabilitación", entre otros, los mismos que tienen como propósito, que las autoridades, profesionales, técnicos de los tres niveles de gobierno y la población en general, adopten los procesos de Preparación, Respuesta y Rehabilitación y los incorporen en su vida cotidiana frente a la ocurrencia de un evento disruptivo de origen natural.

b) *El Centro Nacional de Estimación, Prevención y Reducción del Riesgo de Desastres – CENEPRED, es un organismo público ejecutor que conforma el SINAGERD, responsable técnico de coordinar, facilitar y supervisar la formulación e implementación de la Política Nacional y el Plan Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres, en los procesos de estimación, prevención y reducción del riesgo, así como de reconstrucción.*

El CENEPRED, como organismo adscrito al Ministerio de Defensa, tiene como misión proponer normativas, desarrollar capacidades, brindar asistencia técnica e información en gestión prospectiva y correctiva del riesgo de desastres a los miembros que conforman el SINAGERD, de manera oportuna y confiable para reducir la vulnerabilidad de la población y sus medios de vida ante el riesgo de desastres.

En ese sentido, el CENEPRED cuenta con cursos de capacitación, charlas, seminarios, talleres y conferencias vinculados con el "Sistema de Información para la Gestión del Riesgo de Desastres", la "Gestión Integral para la Reducción del Riesgo de Desastres", "Prevención y Reducción del Riesgo de Desastres en el Perú", "Evaluación del Riesgo de Desastres por Fenómenos Naturales en el Perú" y "Riesgo Sísmico en Lima, en el contexto del Covid – 19", orientados a fortalecer, entre otros, las capacidades de los funcionarios y especialistas, para la oportuna y adecuada implementación de la gestión prospectiva y correctiva del riesgo de desastres en el gobierno nacional, vinculado con los componentes y procesos de la gestión de riesgo de desastres, lineamientos técnicos e institucionalización de la gestión prospectiva y correctiva del riesgo de desastres, así como la importancia de la implementación de la gestión prospectiva y correctiva del riesgo de desastres en el desarrollo nacional.

c) *La Presidencia del Consejo de Ministros (PCM), en su calidad de ente rector del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres, y como responsable de conducir, supervisar y fiscalizar el adecuado funcionamiento del SINAGERD, tiene entre otras atribuciones, la de integrar los esfuerzos públicos, privados y comunitarios para garantizar un manejo oportuno y eficiente de todos los recursos humanos, técnicos, administrativos y económicos que sean indispensables para los procesos de las entidades públicas. En esa línea, la continuidad operativa constituye un factor indispensable para el buen funcionamiento de los procesos en la Gestión del Riesgo de Desastres, por lo que es necesario y urgente introducir la Gestión de la Continuidad Operativa en el conjunto de las entidades públicas que conforman los tres niveles de gobierno, en la medida que la interrupción prolongada de sus operaciones podría tener graves consecuencias para la gobernabilidad social y política, la seguridad nacional y el desarrollo sostenible del país.*

En ese sentido, la PCM aprobó los lineamientos para la Gestión de la Continuidad Operativa de las entidades públicas en los tres niveles de Gobierno, el que permita garantizar que, ante un desastre de gran magnitud o cualquier evento que interrumpa prolongadamente las operaciones de las referidas entidades, se cuente con una planificación para la continuación de las actividades críticas de su competencia. Asimismo, en el plano de la capacitación y evaluación del personal involucrado con la recuperación gradual de las actividades, la norma ha considerado la integración de la Gestión de la Continuidad Operativa a la cultura organizacional, para lo cual se han establecido evaluaciones del grado de conocimiento sobre la gestión de la continuidad, desarrollo y mejora de la cultura de continuidad, monitoreo permanente sobre el nivel de entendimiento de la gestión de la continuidad operativa, así como la discusión colegiada permanente de la evolución de la gestión de la continuidad.

d) *La Autoridad Portuaria Nacional (APN), creada mediante Ley Nº 27943, es un Organismo Técnico Especializado adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dependiente del Ministro, con personería jurídica de derecho público interno, patrimonio propio y con autonomía administrativa, funcional, técnica, económica y financiera y facultad normativa por delegación del Ministro de Transportes y Comunicaciones. Asimismo, la APN tiene como finalidad promover el desarrollo y la competitividad de los puertos, el fomento y planeamiento de la competitividad de los servicios portuarios, la promoción del comercio, nacional, regional e internacional, la promoción del empleo portuario como consecuencia de la capacitación y profesionalización de los trabajadores, su especialización y capacitación permanente, la protección de sus derechos laborales y condiciones de vida; así como, la promoción de los sistemas de calidad total en la gestión portuaria y promover y desarrollar una cultura de mar sostenible.*

En ese contexto y considerando el incremento en la recurrencia y severidad de los desastres asociados a fenómenos de origen natural, el cual además, puede generar un desastre de gran magnitud en el país y específicamente en los puertos, interrumpiendo prolongadamente las operaciones y servicios que se brindan en el terminal portuario resulta indispensable el establecimiento de una norma técnica que establezca los lineamientos mínimos para la elaboración del

plan de continuidad operativa de los terminales portuarios a nivel nacional, frente a la ocurrencia de un evento disruptivo de origen natural.

En esa línea, la APN aprobó mediante Resolución de Acuerdo de Directorio N° 0107-2019-APN-DIR de fecha 17 de octubre del 2019 la "Norma que dicta los lineamientos mínimos para la elaboración del Plan de Continuidad Operativa (PCO) de los terminales portuarios a nivel nacional"; asimismo, mediante Resolución de Acuerdo de Directorio N° 0042-2020-APN-DIR de fecha 10 de junio del 2020, se aprobó la estructura del PCO correspondiente, en las cuales se ha considerado una sección para el desarrollo de la capacitación del personal; sin embargo, la misma debe estar acorde con los lineamientos y/o programas que establezca la autoridad competente, la cual no ha sido desarrollada ni aprobada.

e) *La APN mediante Resolución de Acuerdo de Directorio Nº 044-2017-APN/DIR, estableció en su "Anexo 9", la estructura de los sílabos de los cursos de protección y seguridad portuaria, el cual contempla una sumilla, metodología del curso, objetivo del curso y programa a desarrollar (con sus contenidos y módulos). Sin embargo, no se ha establecido la estructura y/o contenido del sílabo para el desarrollo de cursos de capacitación vinculados con la continuidad operativa de los terminales portuarios a nivel nacional post evento disruptivo de origen natural.*

Si bien el contenido del sílabo (aprobado mediante Resolución de Acuerdo de Directorio Nº 044-2017-APN/DIR) está dirigida a los cursos de protección y seguridad portuaria, el mismo puede servir como guía (a nivel estructura), para el establecimiento del sílabo sobre continuidad operativa de los terminales portuarios a nivel nacional. Definitivamente, el contenido del sílabo deberá estar acorde con las experiencias nacionales e internacionales sobre la materia.

III.2 Internacional

Chile

a) *Es un país sujeto a una gran cantidad de desastres de origen natural, como son los terremotos, maremotos, inundaciones, vulcanismo, deslizamientos de laderas, sequías, entre otros, así como de origen antrópico, como son los*

incendios, la contaminación, deforestación, etc (UNESCO, 2012). Asimismo, la gestión de riesgos de desastres se ordena en seis momentos consecutivos que dan un orden lógico a la planificación y ejecución de la gestión, que son los siguientes: Prevención, Mitigación, Preparación, Respuesta, Rehabilitación y Reconstrucción (ONEMI, 2012).

b) *La reducción del riesgo de desastres es una inversión rentable en la prevención de pérdidas futuras. Una gestión eficaz del riesgo de desastres contribuye al desarrollo sostenible (Marco de Sendai, 2015, p. 9). Asimismo, es urgente y fundamental prever el riesgo de desastres, medirlo, controlarlo y planificar medidas para su reducción, disminuyendo así los impactos sobre las personas, las comunidades y los países, sus medios de subsistencia, su salud, su patrimonio cultural, sus activos socioeconómicos y sus ecosistemas. En otras palabras, reforzando su resiliencia.*

c) *Los puertos chilenos están expuestos permanentemente a amenazas naturales como terremotos y tsunamis, cuyo impacto puede llevar a la detención del sistema portuario, generando costos enormes para la sociedad en su conjunto. El sistema portuario cumple un rol esencial en la economía local y nacional, por el lugar que ocupa en las cadenas de suministros, e igualmente clave en el apoyo a las actividades de recuperación y emergencia en zonas afectadas. En otros términos, la recuperación rápida y eficiente del sistema portuario después de un desastre natural es fundamental para asegurar la resiliencia de las comunidades y naciones costeras.*

d) *En ese sentido, la Universidad de Valparaíso de Chile, a través de su Escuela de Ingeniería Civil Oceánica en consorcio con las agencias de cooperación internacional de Chile y Japón (AGCID y JICA respectivamente), ha establecido un curso internacional para el "Desarrollo de planes para la gestión de la continuidad de negocios portuarios (BCP/BCM)". Este programa busca traspasar a los actores del sistema, el conocimiento generado respecto de los beneficios de un sistema de gestión de la continuidad de negocios en puertos, proporcionando herramientas metodológicas para la elaboración de planes de continuidad y fomentando la generación de redes de contacto profesional entre países de Latinoamérica y el Caribe.*

Como parte del objetivo general del curso, se ha contemplado los beneficios de implementar un sistema de gestión de la continuidad de negocios en el puerto, así como la aplicación de una metodología para la elaboración de planes de continuidad y de mejora continua, vinculado con las actividades, operaciones y servicios que se desarrollan en los terminales portuarios para la atención de las naves, carga y pasaje.

Asimismo, y como parte de los objetivos específicos del referido curso, se puede citar lo siguiente:

- *Comprender los principios de la gestión del riesgo asociado a la continuidad del negocio.*
- *Comprender los beneficios que significan para la sociedad y para la economía la continuidad del sistema portuario.*
- *Conocer sobre los desastres naturales que amenazan a un puerto en general y la física de los terremotos y tsunamis en particular.*

Colombia

a) *La empresa SGS Colombia S.A.S. brinda servicios de implementación, soporte y capacitación sobre los procesos vinculados con la continuidad de negocios, aplicados en los diferentes sectores productivos en Colombia. Justamente y como parte de las capacitaciones que brinda la referida empresa, relacionadas con la gestión de la continuidad del negocio, se pueden citar, entre otras, las siguientes:*

- *ISO 22301 – Formación en sensibilización – Gestión de la continuidad del negocio.*

  El curso de capacitación de formación en sensibilización de la norma ISO 22301, está orientada a fortalecer y mejorar el modo en que cualquier negocio gestiona estratégicamente una serie de eventualidades a la cuales puede estar expuesta la organización. Por tanto, se debe garantizar la disponibilidad de un sistema de gestión eficaz y planificada de la continuidad del negocio (BCM) así como del desarrollo e interiorización de sus definiciones y conceptos básicos (a través de la capacitación), así como, del compromiso de la organización, permitiéndole responder eficazmente ante cualquier contratiempo que se pueda presentar durante el normal desarrollo de sus actividades.

- *ISO 22301 – Formación de auditor principal – Gestión de la continuidad del negocio.*

  El curso está orientado a proporcionar las aptitudes y los conocimientos necesarios para realizar auditorías sobre el cumplimiento y conformidad de la organización respecto al cumplimiento de la certificación de la norma ISO 22301.

  Como parte del contenido del curso, el auditor podrá:

  - *Comprender el rango potencial de problemas éticos y sociales a los que se enfrentan las empresas y los auditores, así como las convenciones, especificaciones, códigos de conducta y otras iniciativas aplicables.*
  - *Explicar la función del auditor a la hora de planificar, realizar, informar y hacer el seguimiento de la auditoría del sistema de gestión de la continuidad del negocio.*
  - *Interpretar los requisitos de la norma ISO 22301 a la hora de planificar, realizar, informar y hacer un seguimiento de la auditoría del sistema de gestión de la continuidad del negocio.*
- *ISO 22301 – Curso de implementación – Sistemas de gestión de la continuidad del negocio.*

  El curso ofrece un marco y soporte para la implementación de la gestión de la continuidad del negocio (BCM). El desarrollo del programa se basa en el contenido del sistema de gestión de la continuidad del negocio según norma ISO 22301.

  Como parte del contenido del curso, permitirá:

  - *Explicar la finalidad de un sistema de gestión de la continuidad del negocio (BCMS).*
  - *Implementar las etapas para la BCM y el BCMS.*
  - *Entender los procesos implicados en el establecimiento, implementación, funcionamiento, supervisión, evaluación y mejora de un BCMS según se define en la norma ISO 22301.*
  - *Describir la finalidad y el contenido de la norma ISO 22301.*
  - *Entender la finalidad y los requisitos de la norma ISO 22301 como herramienta para la mejora continua de un sistema de gestión de la continuidad del negocio.*
  - *Utilizar las técnicas de buenas prácticas incluidas en la norma ISO 22301.*

b) *Establecer un plan de continuidad del negocio (PCN) eficaz y exhaustivo es fundamental para elaborar un análisis de impacto comercial (BIA) que ayude a identificar actividades críticas, áreas de dependencia mutua y recursos necesarios para sostener los productos y servicios claves. El PCN le ofrece una visión de conjunto del impacto del fracaso en cualquiera de estos ámbitos y le permite planificar medidas estratégicas y tácticas, y prepararse para el peor escenario posible.*

   En esa línea, y como parte de los cursos que brinda la referida empresa vinculados con la continuidad de negocios portuarios, se pueden citar los siguientes objetivos:

   - *Explicar la finalidad de un sistema de gestión de la continuidad del negocio (BCMS).*
   - *Entender los procesos implicados en el establecimiento, implementación, funcionamiento y supervisión, evaluación y mejora de un BCMS, según se define en la ISO 22301.*
   - *Entender la finalidad, el contenido y las interrelaciones de la ISO 22301.*
   - *Entender la finalidad y los requisitos de la ISO 22301 como herramienta para la mejora continua de un BCMS.*

Japón

a) *El desarrollo de un Plan de Continuidad del Negocio (BCP) es un tipo de estrategia de negocios que busca evitar la interrupción de operaciones críticas específicas al ocurrir un desastre si es que las actividades comerciales se vieran interrumpidas. El BCP le permite a la compañía reanudar las funciones críticas dentro de un tiempo objetivo de recuperación y protege a las compañías/organismos públicos contra un éxodo de clientes hacia la competencia, así como las bajas en su participación de mercado o la disminución de la valoración del negocio a partir de su interrupción. Con este plan BCP, se llevan a cabo medidas, tales como la actualización de los sistemas de respaldo, aseguramiento de las oficinas de apoyo, rápida confirmación de la seguridad, salvaguarda del personal y las instalaciones alternativas de producción. Es así como los BCP no son sólo planes si no que incluyen una visión de gestión holística; en este sentido, al hacer mayor énfasis en el aspecto de la gestión, se puede usar el término BCM (Gestión de Continuidad del Negocio).*

b) *El Ministerio de Tierra, Infraestructura y Turismo de Japón, el Instituto de Investigación en Prevención de Desastres de la Universidad de Kioto Japón, el Ministerio de Obras Públicas y la Universidad de Valparaíso de Chile, elaboraron una guía que proveerá a las autoridades portuarias de una metodología para desarrollar estrategias para gestionar la continuidad de las operaciones del puerto, como una respuesta a la amenaza permanente de terremotos y tsunamis para asegurar el funcionamiento del sistema portuario en las áreas afectadas con el consecuente beneficio del sistema productivo del que forma parte, así como el potencial aseguramiento de las vías de acceso a las localidades afectadas por dichos desastres, permitiendo a las autoridades proporcionar una respuesta más rápida a las actividades de logística de ayuda de emergencia.*

   Asimismo, en dicha guía se encontrará un marco de referencia para el desarrollo de aquellas actividades necesarias para la implementación de un sistema de gestión que permita la preparación, implementación y monitoreo de los Planes de Continuidad de Negocios (BCP) en puertos, lo que permitirá la posterior Gestión de la Continuidad del Negocio (BCM) en caso de un desastre. Los requerimientos y tareas incluidas en la guía son consistentes con los requerimientos definidos en la norma ISO 22301:2012, Seguridad de la Sociedad - Sistema de Gestión para la Continuidad de Negocios (BCMS) – Requisitos, con la cual, la autoridad portuaria puede certificar el sistema bajo esta norma, si lo considera beneficioso.

c) *Para la implementación de la referida guía, definitivamente, es necesaria la capacitación del personal involucrado en las operaciones portuarias para la recuperación gradual de los servicios post evento disruptivo de origen natural, para lo cual, los gobiernos japonés y chileno han considerado las siguientes actividades para la implementación de un sistema de continuidad del negocio y la capacitación del recurso humano:*
   - *Establecer las políticas necesarias para garantizar el compromiso de la empresa con respecto al BCMS. Particularmente, la política de continuidad debiera estar alineada con el contexto del puerto, de forma que el sistema dé respuesta a las expectativas de las partes interesadas.*

- *Evaluación del contexto del puerto respecto de la ocurrencia de desastres naturales o cualquier otro tipo de interrupción. Esto incluye el análisis del impacto que tendría la paralización del negocio portuario y la evaluación de los riesgos que pudieran generar la detención de las operaciones.*
- *Análisis y selección de las estrategias de continuidad apropiadas para mitigar los riesgos identificados y lograr una recuperación más rápida de las operaciones del puerto. Estas estrategias incluyen acciones que deben ser realizadas antes y después de la ocurrencia del desastre.*
- *Desarrollo de planes que incluya la planificación de entrenamientos, cursos y medios disponibles para su desarrollo.*
- *Implementación de medidas preventivas para preparar el puerto ante los riesgos identificados, así como el entrenamiento de las personas involucradas.*
- *Revisión de los planes que incluya la evaluación de los BCP a través de simulacros u otros ejercicios, revisión por parte de la gerencia, implementación de acciones correctivas, etc.*

IV. Objetivo de la investigación

Específico:

a) Establecer un curso de capacitación para el personal y usuarios vinculados con las actividades, operaciones y servicios portuarios para atención de las naves, carga y pasaje en la zona portuaria, que permitan la continuidad operativa de los terminales portuarios del Sistema Portuario Nacional, post evento disruptivo de origen natural.

El curso está alineado con el ODS 11, (Objetivo de Desarrollo Sostenible - Ciudades y Comunidades Sostenibles); ello en tanto, lo que se pretende es contar con terminales portuarios resilientes para la continuidad de sus operaciones, posterior a la ocurrencia de un evento disruptivo de origen natural; lo que sin duda, permitirá la sostenibilidad del intercambio comercial de carga, para el abastecimiento de insumos para la sociedad en su área de influencia, toda vez, que los terminales portuarios son una vía o nodo de intercambio de mercancía en los puertos y países a nivel nacional e internacional.

Medible:

b) Número de personas capacitadas con el curso sobre continuidad operativa.

Alcanzable:

c) Se contará con un sílabo para el dictado del curso sobre continuidad operativa, el mismo que incluirá lo siguiente: datos generales, fundamentación, competencia general, competencias específicas, red de aprendizaje del curso, programación de contenidos, metodología, evaluación y referencias.

Relevante:

d) El desarrollo del sílabo y/o curso de capacitación en continuidad operativa es fundamental y necesario para el desarrollo y ejecución del plan de continuidad operativa elaborado por los administradores portuarios a nivel nacional; los cuales, requieren para su aplicación efectiva y eficiente, contar con personal altamente capacitado en temas relacionados con la gestión de la continuidad del negocio portuario, evaluación de riesgos, estrategias para la continuidad operativa, identificación de los componentes críticos de la organización, planes de mantenimiento de la infraestructura – equipamiento, entre otros.

Medible en el tiempo:

e) El desarrollo del curso de capacitación sobre continuidad operativa no solo es medible en el tiempo, sino también debe ser actualizado y mejorado permanentemente; ello, considerando la dinámica de las actividades, operaciones y servicios portuarios, los cuales están en permanente evolución, por el uso de nueva tecnología, mejoramiento de la infraestructura portuaria, adquisición de equipamiento portuario de última generación (vinculado con los indicadores de rendimiento), optimización de los procedimientos de protección, seguridad y operativos; así como, otras vinculadas con la optimización de los procesos para la atención de la nave, carga y pasaje en el puerto.

V. Alcance de la investigación

El presente trabajo monográfico está dirigido, en primera instancia, a la capacitación del personal administrativo (personal de la empresa que ejerce funciones en el área jurídica, logística, imagen, tesorería, planificación, entre otros) y operativo (personal de la empresa que ejerce funciones en el área operativa, infraestructura, equipamiento, protección, seguridad, ambiental, entre otros) de los terminales

portuarios a nivel nacional, para lo cual, se deben establecer los lineamientos y/o cursos de capacitación portuaria que permitan garantizar la continuidad de las operaciones y/o el restablecimiento gradual y total de las actividades y servicios portuarios para atención de las naves, carga y pasaje, post evento disruptivo de origen natural.

Es oportuno señalar que, la estrategia planteada en el presente trabajo monográfico (curso de capacitación), no solo es aplicable al personal administrativo y operativo del terminal portuario; sino también, a los usuarios intermedios de la administración portuaria, los mismos que se constituyen en actores primordiales para el logro de la continuidad operativa y/o su recuperación post evento disruptivo, ello considerando, que la nave y carga no solo requieren de los servicios que brinda directamente el administrador portuario, sino también de los servicios conexos que existen en el puerto, tales como los servicios portuarios básicos que, principalmente son brindados por terceras empresas y que cuentan con licencia de operación.

En tal sentido, el método a emplearse para la capacitación de todo el personal administrativo y operativo vinculado con la continuidad de las operaciones en el terminal portuario, post evento disruptivo; es el establecimiento de cursos de capacitación portuaria (sílabos), la cual se constituye como una herramienta para el fortalecimiento de los conocimientos, habilidades y actitudes del personal que participa directa e indirectamente de las actividades, operaciones y de los servicios portuarios, contribuyendo de esta forma con la continuidad de las operaciones y/o su reinicio gradual luego de la ocurrencia de un fenómeno de origen natural.

Para el desarrollo de las capacitaciones se ha elaborado un sílabo que tiene por finalidad familiarizar a los participantes con los estándares internacionales relacionados con el sistema de gestión de la continuidad de negocios; así como que adquieran competencias básicas para la aplicación de la normativa portuaria establecida por la Autoridad Portuaria Nacional relacionado con el "Plan de Continuidad Operativa de los Terminales Portuarios a nivel nacional". Asimismo y con el objeto de garantizar la enseñanza y comprensión de los conocimientos brindados, el silabo cuenta con la programación de contenidos, la red de aprendizaje del curso, la metodología empleada, la evaluación de los conocimientos adquiridos, entre otros.

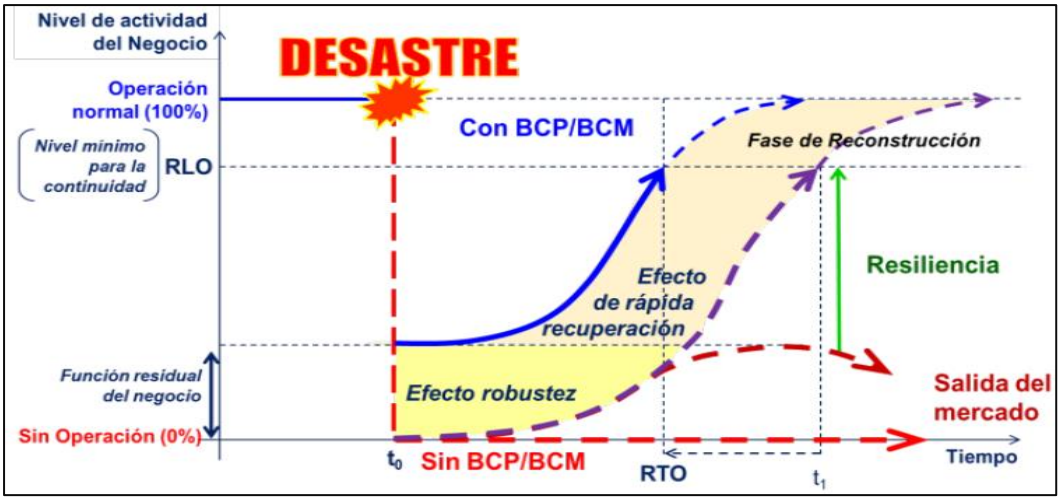
VI. Desarrollo del tema

1. Antecedentes de la norma peruana sobre continuidad operativa.

Según, el Grupo de trabajo 4b de SATREPS-Chile (2016) más del 25% de los terremotos más significativos, magnitud 8 en la escala de Richter a más, se han producido en el oeste de Sudamérica, siendo afectados principalmente los países de Chile y Perú. En ese sentido y tomando como experiencia los estudios y avances científicos del país del sur, se evaluaron una serie de alternativas y el establecimiento de lineamientos vinculados con la continuidad operativa y/o su recuperación gradual, la misma que parte de la necesidad de acelerar la recuperación de los puertos, luego de ocurrido un desastre de origen natural.

Para la elaboración de la norma peruana sobre la continuidad operativa en los puertos a nivel nacional, se consideró como metodología de trabajo la "Guía para la elaboración de BCP en los puertos de Chile", elaborado por la Universidad de Valparaíso, la Dirección de Obras Portuarias del Ministerio de Obras Públicas de Chile, el Instituto de Investigación en Prevención de Desastres de la Universidad de Kioto y el Ministerio de Tierra, Infraestructura y Turismo de Japón; asimismo, se realizó una revisión de las técnicas existentes para planificar la continuidad de las operaciones portuarias.

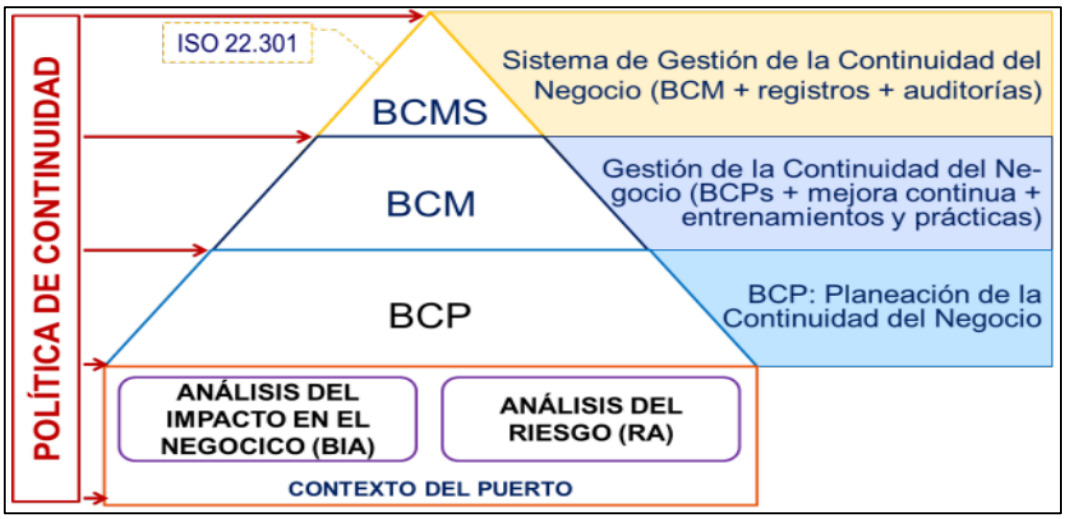
Gráfico Nº 1.- Formulación básica del BCP



Fuente: "Guía para la elaboración de BCP en los puertos de Chile".

Se revisaron las distintas normas relacionadas con el tema (británicas, australianas, japonesas, entre otras) que sirvieron de base para la norma ISO 22301. El factor común es que se especifican los requisitos, entre ellos el desarrollo de análisis de impacto en el negocio y de riesgos.

Gráfico Nº 2.- Política de continuidad de negocio portuario.



Fuente: "Guía para la elaboración de BCP en los puertos de Chile".

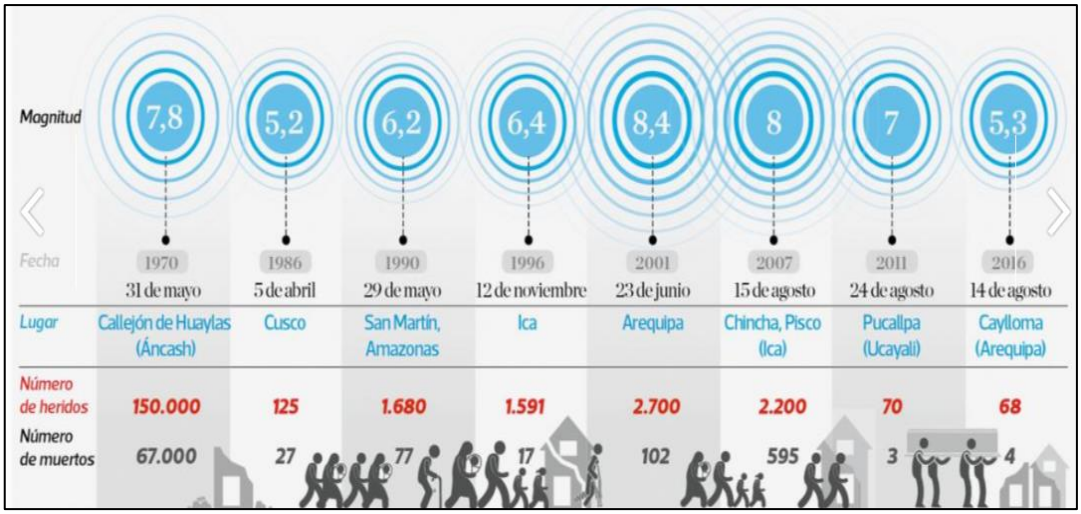
El proyecto para la elaboración de un plan para la gestión de la continuidad de negocios portuarios (BCP/BCM), por parte de los administradores portuarios a nivel nacional, debe estar contemplado en la normativa legal vigente, la misma que considere los aspectos técnicos-operacionales para el pronto y gradual reinicio de las operaciones y servicios, producto de un evento disruptivo. En esa línea, se debe contar con un proyecto de metodología y/o plan de continuidad operativa (PCO) que, comprenda aspectos de índole económico, infraestructura, equipamiento, seguridad, protección, operativos y legales, que permitan abordar de manera global y progresiva la recuperación de las operaciones y servicios portuarios ante un evento de desastre natural.

La Autoridad Portuaria Nacional, como gestor de la competitividad de los puertos, su modernización y desarrollo como parte de la cadena logística, debe propender a buscar la mejora continua y considerar como una estrategia de desarrollo portuario, el contar con un plan para la gestión de la continuidad de negocios portuarios (BCP/BCM) y/o de continuidad operativa de los terminales portuarios, las mismas que deben ser elaboradas y aplicadas por los administradores portuarios ante la ocurrencia de un evento disruptivo, para la

recuperación de las operaciones y servicios para la atención de naves, carga y pasaje.

El Instituto Geofísico del Perú (2014), señala que, el Perú se encuentra en una zona de frecuente actividad sísmica debido a que está ubicado geográficamente en la franja de fricción del movimiento de dos placas tectónicas, la placa de Nazca y la placa Sudamericana, por lo que resulta necesario contar con un plan de continuidad operativa de los terminales portuarios que forman parte del Sistema Portuario Nacional. Asimismo, las estadísticas registradas en el país, por eventos disruptivos de origen natural, demuestran el impacto que han causado sobre la vida humana, infraestructura, equipamiento y sobre todo en la economía, viéndose afectado las actividades comerciales del país.

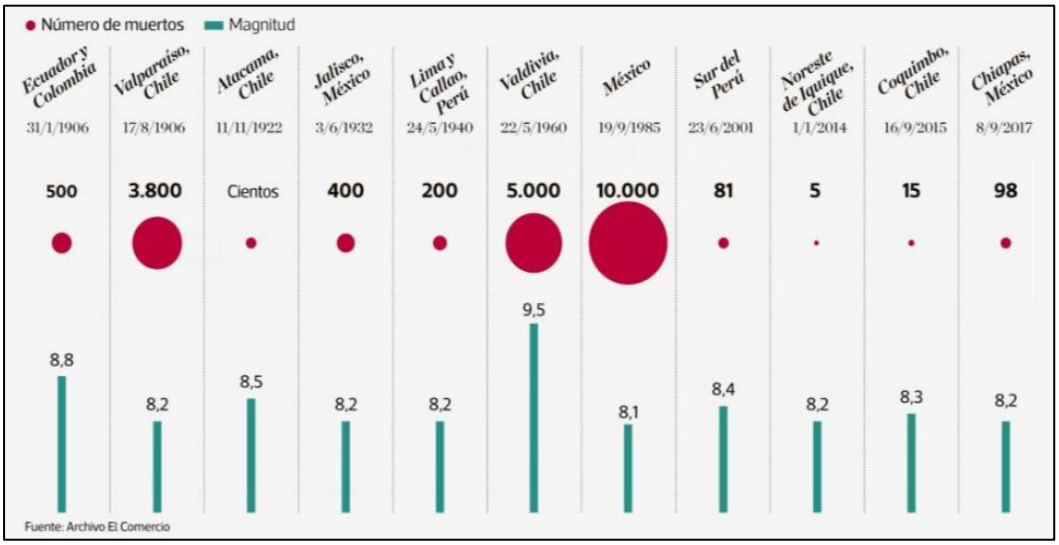
Gráfico Nº 3.- Los terremotos de mayor impacto en el Perú.



Fuente: INDECI

Los desastres naturales no son ajenos a los países de América Latina y el resto del mundo, los mismos que han sufrido miles de pérdidas humanas, económicas, entre otros, las cuales se muestran en la siguiente infografía:

Gráfico Nº 4.- Terremotos en América Latina.



Fuente: Diario El Comercio.

Es importante precisar que la propuesta de norma y la urgencia de su aprobación, responde a la permanente ocurrencia de fenómenos de origen natural en el Perú. Tal como lo señala el Instituto Geofísico del Perú (2018), los fenómenos de origen natural se encuentran registradas, conforme se puede ver a continuación:

1.1 ***El 9 de julio de 1586*** *ocurrió un terremoto y maremoto, los mismos que causaron la destrucción de Lima y Callao, asolando además gran parte de la costa del Perú, desde Trujillo al norte, hasta Caravelí al sur.*

1.2 ***El 19 de octubre de 1609*** *ocurrió un terremoto en Lima, el cual dejó un saldo de 200 muertos y un centenar de casas destruidas, afectando la continuidad de las actividades y servicios en la zona afectada, la cual tuvo repercusiones en las áreas económicas de influencia directa.*

1.3 ***El 27 de noviembre de 1630*** *ocurrió un terremoto en el Callao, el cual tuvo como resultado varios muertos y heridos, desplomándose varias edificaciones. El movimiento parece que solo fue local, ya que no hay informes de daños producidos en otras ciudades del país (debió comprometer solo a la costa central del actual Perú).*

1.4 ***El 13 de noviembre de 1655*** *ocurrió un terremoto, producto del cual se abrieron dos profundas grietas en la Plaza Mayor y en el Colegio de*

Nuestra Señora de Guadalupe de la orden franciscana, y quedó en escombros la Iglesia de la Compañía de Jesús del Callao.

1.5 ***El 17 de junio de 1678*** *ocurrió un terremoto en Lima y Callao, dejando muchas edificaciones seriamente dañadas, entre ellas la Catedral y el Palacio Virreinal, cuyas habitaciones altas y bajas se cuartearon. Producto del hecho acontecido se contabilizaron nueve muertos en toda el área afectada.*

1.6 ***El 20 de octubre de 1687*** *ocurrieron consecutivamente dos terremotos, asolando toda la costa central del Perú entre Chancay y Pisco. El primero se produjo a las 4:15 de la mañana y el segundo 75 minutos después aproximadamente, con la consecuente presencia de un maremoto (con olas de entre 5 y 10 metros de altura) que arrasó el puerto del Callao y otras localidades costeras.*

En Lima murieron unas 100 personas, aparte del total de muertos en Cañete, Chancay y Pisco, sobre todo en este último lugar, que también fue inundado totalmente por el mar, a tal punto que después hubo que trasladarse e instalarse a una legua del mar. El Callao, como consecuencia del maremoto, quedó totalmente inundado y fallecieron 600 personas. La ola marina entró al puerto por encima de las murallas haciendo encallar dos embarcaciones e hizo desaparecer un pueblo de indios pescadores llamado Quilcay (Lurín) situado a cinco leguas al sur de Lima.

1.7 ***El 28 de octubre de 1746*** *ocurrió un terremoto en la costa central del Perú. Es considerado el mayor terremoto ocurrido en Lima y el Callao hasta la fecha y el segundo en la historia del Perú después del terremoto de Arica de 1868.*

La duración del sismo, según las relaciones del tiempo, fue de tres a cuatro minutos, tiempo más que suficiente para una destrucción total de la ciudad. Lima tenía 60,000 habitantes y contaba con 3,000 casas, repartida en 150 manzanas. Cayeron las partes altas de templos,

conventos, mansiones y diversas construcciones; culminado el sismo, nubes de polvo ocultaron la visión de la población.

El reporte oficial registró más de 10,000 muertos en Lima, Callao y villas adyacentes. En Lima las víctimas no debieron pasar de 2,000, habiendo diversidad en los datos al respecto, lo que se explica por no haberse dado la debida sepultura a todos los cadáveres.

1.8 ***El 04 de marzo de 1904*** *ocurrió un terremoto en Lima y el Callao, la misma que dejo como resultado 5 muertos y decenas de heridos. Los mayores daños materiales ocurrieron en Chorrillos y el Callao.*

1.9 ***El 24 de mayo de 1940*** *ocurrió un terremoto, la misma que se presentó en la Provincia Constitucional del Callao y zona costera del departamento de Lima; hubo también un tsunami. El sismo se registró desde Guayaquil (Ecuador) en el norte hasta Arica (Chile) en el sur.*

En el Callao, el paso del terremoto fue desolador, se contaron 100 muertos, 2,000 heridos y cinco mil casas destruidas. La Iglesia Matriz quedó severamente dañada: una de sus torres se derrumbó y la otra quedó con riesgo de caer. El balneario de La Punta sufrió el embate del maremoto pero los daños no fueron tan cuantiosos, porque las casas habían sido construidas recientemente. En el terminal marítimo el muelle se hundió en más de 500 metros y el agua salía detrás del edificio de la Aduana. Muchas calles se resquebrajaron y se podía observar la salida del agua de mar. Pero los mayores estragos se dieron en los callejones y casas de la gente de bajos recursos económicos, pues casi todas quedaron en ruinas. Inicialmente se distribuyeron carpas para alojar a los pobladores. Pero también se señaló: "Esa gente no puede vivir acampando por muchos días, hay que darles alojamientos donde se amparen por algún tiempo". De esta forma se iniciaron en el Callao las construcciones de casas para alojar a los obreros y empleados que sufrieron las pérdidas de sus inmuebles a consecuencia del terremoto.

1.10 ***El 17 de octubre de 1966*** *ocurrió un terremoto, la misma que afectó Lima, Callao y toda la franja litoral al norte, hasta Supe. Su epicentro se*

ubicó en el mar, frente a Las Salinas de Huacho (provincia de Huaura). Produjo también un maremoto. Fue uno de los terremotos más destructivos ocurridos en Lima después del terremoto de 1940.

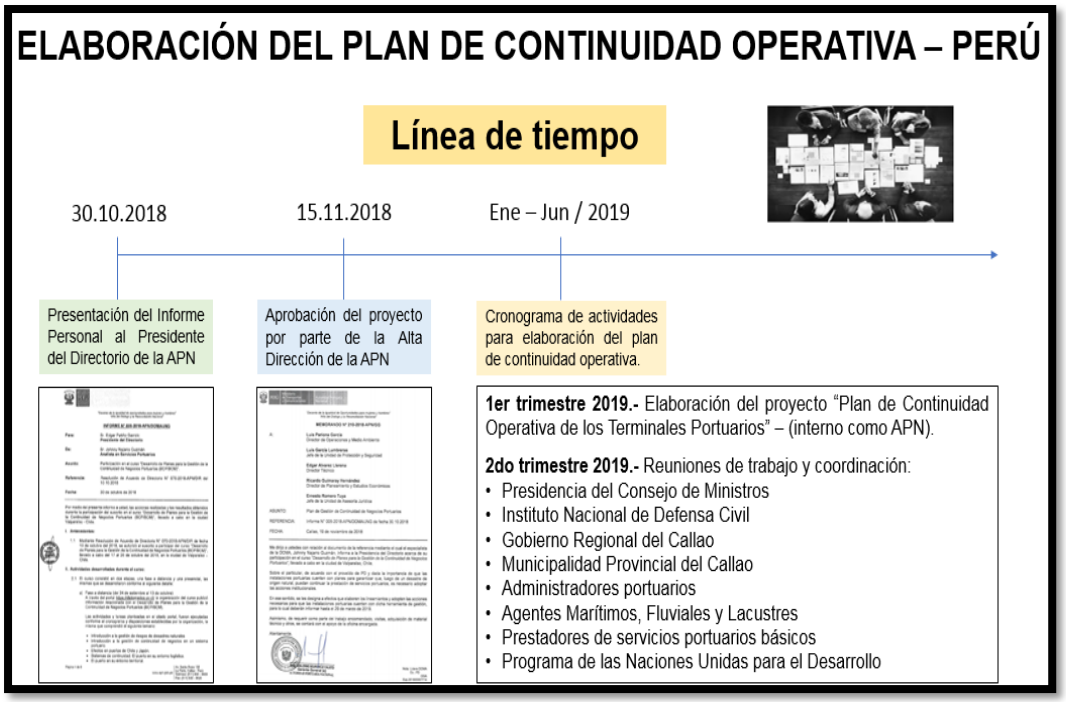
2. Aprobación de la norma peruana sobre continuidad operativa.

2.1 De acuerdo con los Lineamientos de la Política Portuaria Nacional, el Estado fomenta, regula y supervisa, a través de la Autoridad Portuaria Nacional, las actividades y los servicios portuarios, los que se constituyen esencialmente en:

- *El fomento y planeamiento de la competitividad de los servicios portuarios y la promoción del comercio nacional, regional e internacional.*
- *La promoción de la competitividad internacional del SPN.*
- *El fomento de las actividades para dar valor agregado a los servicios que se prestan en los puertos.*
- *La promoción de los sistemas de calidad total en la gestión portuaria.*

2.2 Se trabajó una línea de tiempo para la elaboración del proyecto normativo que dicta los lineamientos mínimos para la elaboración del plan de continuidad operativa de los terminales portuarios a nivel nacional. Definitivamente, elaborar y planificar con antelación la elaboración del proyecto normativo, asegura una predictibilidad y aseguramiento del desarrollo eficiente y oportuno del documento normativo que requiere de la participación de las entidades y empresas privadas vinculadas con el tratamiento y las estrategias post ocurrencia de un fenómeno de origen natural que afecte la continuidad de las operaciones y servicios en el país.

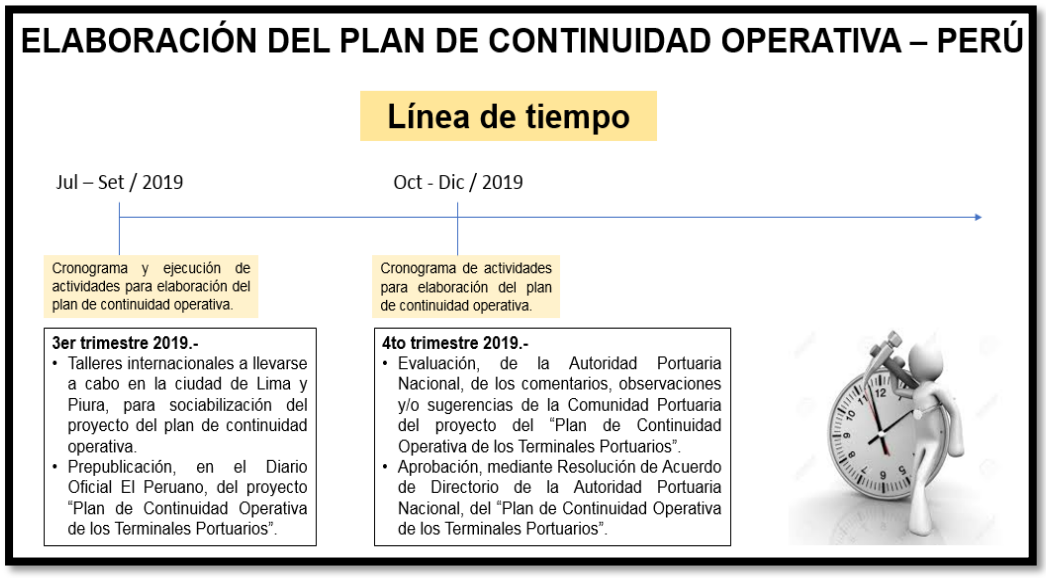
Imagen N° 1.- Elaboración del PCO – línea de tiempo 1.



Fuente.- Presentación del Sr. Johnny Najarro Guzmán, Chile (2019).

La línea de tiempo fue proyectada para el periodo 2019, el mismo que culminaría con la aprobación de la "Norma que dicta los lineamientos mínimos para la elaboración del Plan de Continuidad Operativa de los terminales portuarios a nivel nacional", cumpliéndose con lo planificado.

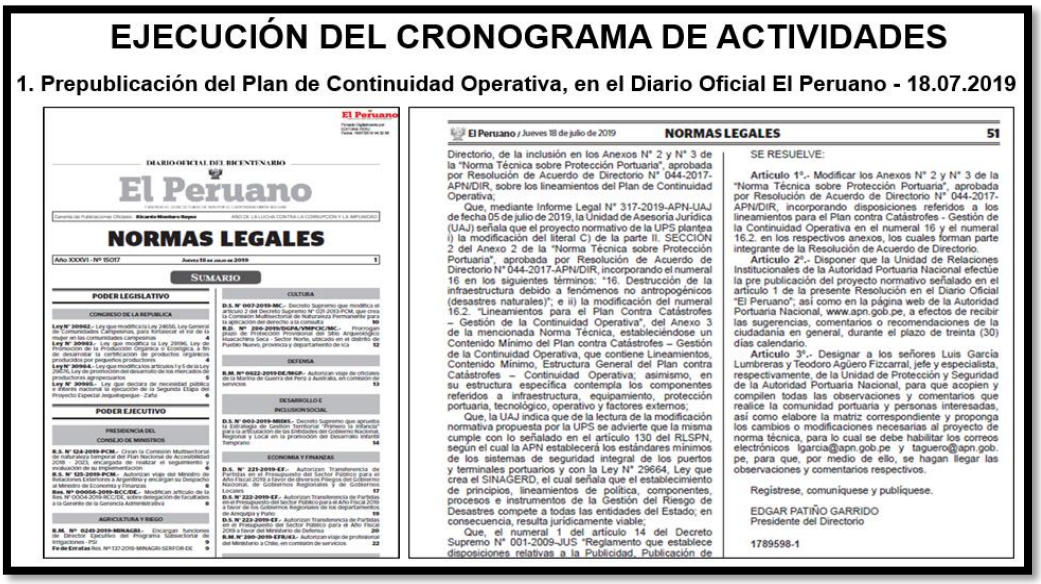
Imagen Nº 2.- Elaboración del PCO – línea de tiempo 2.



Fuente.- Presentación del Sr. Johnny Najarro Guzmán, Chile (2019).

La prepublicación de la norma se llevó a cabo en el mes de julio de 2019 en el Diario Oficial El Peruano con la finalidad de recibir los comentarios de la comunidad portuaria en general.

Imagen Nº 3.- Prepublicación del PCO.



Fuente.- Presentación del Sr. Johnny Najarro Guzmán, Chile (2019).

Dicho documento de gestión permitirá a los administradores portuarios de terminales de uso público y privado contar con el plan de continuidad operativa para la recuperación gradual y efectiva de las operaciones y servicios portuarios frente a eventos disruptivos de origen natural, los cuales son evaluados conforme a la realidad de las operaciones, el ámbito, compromisos contractuales, rendimientos, entre otros, relacionados con la actividad portuaria para la atención segura y eficiente de las naves, carga y pasaje.

2.3 *En el mes de mayo del año 2019, en la ciudad de Lima, se llevó a cabo un Taller Internacional sobre Continuidad Operativa, con la finalidad de sociabilizar el proyecto normativo elaborado por la Autoridad Portuaria Nacional. En dicho evento se contó con la participación de especialistas extranjeros y autoridades relacionadas con la aplicación y desarrollo del plan de continuidad operativa; así como, con los administradores portuarios de los terminales portuarios de uso público y privado a nivel nacional.*

Imagen N° 4.- Taller internacional llevado en la ciudad de Lima.

Fuente.- Presentación del Sr. Johnny Najarro Guzmán, Chile (2019).

2.4 *Asimismo, en el mes de agosto de dicho año se llevó a cabo el Taller Internacional sobre el Plan de Continuidad Operativa en la ciudad de Piura, con la finalidad de sociabilizar el proyecto normativo elaborado por la Autoridad Portuaria Nacional*.

Imagen N° 5.- Taller internacional llevado en la ciudad de Piura.

Fuente.- Presentación del Sr. Johnny Najarro Guzmán, Chile (2019).

2.5 También en agosto de ese mismo año, se llevó a cabo un Desayuno Ejecutivo en Lima, con participación de la Autoridad Portuaria Nacional, Presidencia del Consejo de Ministros, INDECI, Gobierno Regional del Callao y PNUD, para la presentación de la versión final del proyecto normativo sobre continuidad operativa.

Imagen N° 6.- Desayuno ejecutivo llevado a cabo en la ciudad de Lima.

Fuente.- Presentación del Sr. Johnny Najarro Guzmán, Chile (2019).

2.6 En octubre del 2019 se publicó en el Diario Oficial El Peruano, la "Norma que dicta los lineamientos mínimos para la elaboración del Plan de Continuidad Operativa de los terminales portuarios a nivel nacional", aprobada mediante Resolución de Acuerdo de Directorio N° 0107-2019-APN-DIR de fecha 17 de octubre de 2019.

Imagen N° 7.- Aprobación del PCO.

Fuente.- Presentación del Sr. Johnny Najarro Guzmán, Chile (2019).

2.7 *En noviembre del 2019 se llevó a cabo el XI Foro Taller Nacional PBIP denominada "La Protección y la Continuidad Operativa en el Sistema Portuario Nacional" en la ciudad de Tarapoto, dirigido a los administradores y operadores portuarios, organizaciones de protección reconocidas, organizaciones e instructores de capacitación portuaria y personas jurídicas relacionadas a la actividad portuaria en protección, para garantizar que los servicios y actividades que se desarrollan en los terminales e instalaciones portuarias a nivel nacional, se realicen dentro del marco regulatorio establecido por la normativa nacional, convenios y otros instrumentos internacionales, así como promover una cultura de prevención de amenazas y riesgos.*

Imagen N° 8.- XI Foro Taller Nacional PBIP, llevada en la ciudad de Tarapoto.

Fuente.- Presentación del Sr. Johnny Najarro Guzmán, Chile (2019).

2.8 Para las acciones de control, supervisión y fiscalización del contenido del plan de continuidad operativa de los terminales portuarios a nivel nacional, así como para su cumplimiento efectivo, el área encargada de la Autoridad Portuaria Nacional consideró los siguientes aspectos:

- *Supervisión en base a protocolos que permitan a las partes identificar los procesos críticos y que requieran ser evaluados de manera prioritaria, ello sin perjuicio del análisis de los demás factores asociados que permitan el reinicio gradual y sostenible de las operaciones y servicios en el terminal portuario.*
- ***Permanente capacitación a los administradores y operadores portuarios, organizaciones de protección reconocidas, organizaciones e instructores de capacitación portuaria, prestadores de servicio y comunidad portuaria en general**, que permita generar sinergias y contribuyan directa o indirectamente con la recuperación gradual de las operaciones y servicios portuarios en los terminales portuarios a nivel nacional, post evento disruptivo de origen natural.*

2.9 En ese orden de ideas y para el desarrollo efectivo del plan de continuidad operativa por parte de los administradores portuarios, se elaboró la "estructura del plan", el mismo que fue aprobado mediante RAD N° 0042-2020-APN-DIR de fecha 10 de junio del 2020. Dicho documento de gestión está configurado por secciones que deben ser desarrollados por las empresas a cargo de la gestión de los terminales portuarios a nivel nacional; sin embargo, en la sección 13 (Capacitación y entrenamiento del personal), indica que la descripción del programa de capacitación será conforme a los lineamientos que establezca la Autoridad Portuaria Nacional, la misma que a la fecha no ha sido desarrollada ni aprobada por la referida autoridad.

2.10 Es oportuno señalar que el plan de continuidad operativa presentado por los administradores portuarios a nivel nacional, cuyo plazo venció el 31 de marzo del 2021, no cuentan con el desarrollo de los cursos de capacitación de continuidad operativa conforme a los lineamientos establecidos por la Autoridad Portuaria Nacional; toda vez, que la referida autoridad no ha desarrollado ni aprobado, el sílabo del curso sobre continuidad operativa de los terminales portuarios a nivel nacional, que permita lograr el máximo nivel profesional del recurso humano que contribuya con la continuidad eficiente y segura de las actividades y operaciones portuarias en el terminal portuario.

Los actores que conforman la cadena logística son conscientes de la importancia de contar con un PCO, pero asimismo, de la necesidad de que todo el personal y usuarios que forman parte de las operaciones y servicios portuarios para atención de las naves, carga y pasaje, se encuentren debidamente capacitados, por lo cual, la falta de cursos de capacitación portuaria supondría actualmente un problema que debe atenderse con la celeridad del caso; ello sumado a que dicho plan se encuentra vinculado con la recuperación gradual y total de las operaciones y servicios portuarios en el marco de un evento disruptivo de origen natural, el cual se constituye en un riesgo latente para el sector portuario, considerando que el Perú se encuentra ubicado geográficamente en una zona altamente sísmica que puede

desencadenarse en cualquier momento, debiendo el país, encontrarse debidamente preparado y capacitado.

3. La capacitación y el aprendizaje.

3.1 De acuerdo con el Diccionario de la Real Academia Española, capacitar es "hacer a alguien apto, habilitarlo para algo", para ello es necesario enseñarle "algo" y ello solo se logra mediante el proceso enseñanza – aprendizaje.

3.2 Para Grados (2007) capacitar, es la acción destinada a incrementar las aptitudes y los conocimientos del trabajador con el propósito de prepararlo para desempeñar eficientemente una unidad de trabajo específico e impersonal, asimismo, afirma que es una enseñanza intencional que se imparte fuera del sistema formal de educación y que puede tomar diferentes denominaciones, por ejemplo en los Estados Unidos de América se le denomina "training" (entrenamiento), que denota aquellas actividades de enseñanza – aprendizaje que se proporcionan fuera del sistema escolar establecido. Igualmente, señala que es un proceso mediante el cual se busca obtener determinados beneficios que justifican su existencia, por ejemplo, reducción de los accidentes de trabajo, menor rotación de personal, incremento en las actitudes y mayor productividad y eficiencia. La capacitación tiene las siguientes fases: Planeamiento, Organización, Ejecución, Evaluación y Seguimiento.

3.3 Según Schalk (2005) la educación (y la capacitación como proceso educativo) es un proceso sociocultural permanente, intencionado y sistemático dirigido al perfeccionamiento y realización del ser humano como persona y al mejoramiento de las condiciones que beneficien el desarrollo y transformación de la empresa donde se desempeña. El ser que se capacita realiza una interacción consigo mismo (autoestructuración) y con su mundo laboral (heteroestructuración) mediante la reelaboración cognitiva y reasunción afectiva, cuyo resultado es el ejercicio de la autonomía, su responsabilidad y su compromiso con el entorno donde se desarrolla (trabajador estratégico).

3.4 Según Pérez (2008), "aprendizaje es toda modificación del organismo que origina una nueva pauta de pensamiento y conducta", siendo más importante aprender que enseñar, por lo que es necesario tomar en cuenta el concepto adecuado para no perder de vista la finalidad que se persigue, que es el aprendizaje del personal vinculado con las operaciones portuarias.

3.5 Para Malca (1991), aprender, es el proceso a través del cual, el ser humano adquiere o modifica de una manera más o menos permanente, un determinado comportamiento, interactuando con el medio ambiente o reaccionando ante una situación dada. Aplicando este concepto al proceso enseñanza – aprendizaje, podemos explicar que, aprender por acción directa de la enseñanza, es la formación o el mejoramiento del comportamiento del personal a través de situaciones provocadas, planificadas y dirigidas hacia el fin de la administración portuaria.

En esa línea, señala que las teorías cognitivas explican la conducta en función de las experiencias, información, impresiones, actitudes, ideas y percepciones de una persona y de la forma que ésta las integra, organiza y reorganiza, teniendo como principios básicos que las características perceptivas del problema presentado son condiciones importantes del aprendizaje, la organización del conocimiento debe estructurarse desde lo más simple hasta lo más complejo. El aprendizaje y la comprensión son más eficientes que el aprendizaje mecánico; asimismo, la retroalimentación cognitiva da consistencia a la correcta adquisición de conocimientos y corrige un aprendizaje defectuoso, también considera la fijación de objetivos de parte del sujeto como una importante motivación de aprender.

Asimismo, precisa que se puede definir el objetivo del aprendizaje como una proposición que está referida a una conducta deseable que la persona deberá adquirir o practicarla como resultado de una secuencia de instrucción dada, la misma que puede estar referida al proceso de adquisición de conocimientos, al desarrollo de habilidades y destrezas o a la formación de actitudes. Asimismo señala que, para lograr la eficiencia en la conducción del proceso enseñanza – aprendizaje, es condición

básica elaborar los objetivos con claridad y precisión. Justamente, los objetivos responden a la necesidad de organizar y conducir el proceso enseñanza – aprendizaje con eficiencia, proporcionando motivación y orientación a los educandos, lo cual facilita una medición objetiva de los resultados del aprendizaje, constituyéndose en indicadores básicos para el desarrollo del proceso de evaluación. Ello en su conjunto, permitirá a la administración portuaria, garantizar de alguna manera (con relación al presente trabajo), que cuenta con personal debidamente capacitado sobre la continuidad operativa frente a la ocurrencia de un evento disruptivo de origen natural.

3.6 *Para Malcolm Knwoles (1970), en su libro "La práctica moderna de Educación de Adulto: Andragogía contra la Pedagogía", señala la diferencia entre el aprendizaje de un niño (pedagogía) y la de un adulto. En el primero, se evidencia un proceso guiado, no así en el segundo, pues es el adulto quien decide su acto educativo en base a sus expectativas, frustraciones, realidad laboral, familiar, sus recursos, etc.*

Un primer acercamiento a la Andragogía de Knwoles es comprender cuáles son los principios que sustentan dicha disciplina. El primero de ellos tiene relación con el autoconcepto. En ese sentido, un adulto es un individuo que posee la capacidad de autodirigirse. El segundo postulado se orienta al cúmulo de experiencias que tiene en su haber. Luego, la disposición que manifiesta para aprender lo motiva y le permite relacionar lo nuevo con lo que posee en su estructura cognitiva en concordancia con el mundo que le rodea. El último principio se relaciona con la capacidad que tiene para aplicar lo aprendido a las múltiples situaciones que se enfrenta día a día. Los puntos señalados pueden resumirse en dos grandes perspectivas: la horizontalidad y la participación. La horizontalidad se manifiesta en la experiencia y adultez que poseen tanto facilitador como el que aprende. La participación se da en el contexto de una mayor interrelación entre los sujetos que participan del acto andragógico, sean éstos sus compañeros y el docente. Este principio permite al adulto despojarse de las frustraciones y fracasos que pueda tener acumulado a lo largo de su vida. En este contexto, el trabajo grupal y el diálogo con sus pares pasa a ser relevante en su proceso de

> *enseñanza - aprendizaje, creciendo y asumiendo responsabilidades de mayor peso en las actividades educativas. A la horizontalidad y la participación se suma el principio de la flexibilidad, el cual siempre debe estar presente al momento de adaptar el currículum a la realidad del adulto.*

En esa línea, el curso del plan de continuidad operativa se verá enriquecida con las experiencias de los participantes que forman parte de la administración portuaria que cuentan con muchas vivencias en el ámbito marítimo – portuario, desarrollando múltiples funciones en materia operativa, de seguridad, infraestructura, equipamiento, protección, medio ambiente, etc. El curso como se sabe, entre otros, desarrolla el contenido del plan de continuidad operativa, que establece las estrategias para la recuperación gradual de las operaciones en el terminal portuario, por lo tanto, se requiere de la participación activa del personal de la administración portuaria y del soporte del docente para el intercambio de ideas y experiencias, que al final no solo enriquecerá el intercambio de conocimientos, sino también, permitirá optimizar, actualizar y fortalecer el contenido del citado plan.

4. La importancia de la capacitación portuaria.

La capacitación portuaria y la formación del personal involucrado con las operaciones y servicios que se desarrollan en un terminal portuario, son aspectos sumamente relevantes y necesarios para el óptimo desarrollo y cumplimiento de los objetivos trazados por la organización, los cuales propenden a brindar un servicio de calidad y eficiente para la atención de las naves, carga y pasaje en los puertos a nivel nacional. En esa línea, la continuidad operativa (post evento disruptivo), es fundamental para darle el soporte necesario que exigen las operaciones portuarias, las mismas que se deben mantener y ejecutar en el tiempo conforme a la planificación y organización de las actividades para la atención oportuna de los requerimientos solicitados por los usuarios del puerto.

Las personas que participan directa o indirectamente de las actividades, operaciones y servicios que se brindan en el terminal portuario, deben estar debidamente capacitadas, a efectos de garantizar y satisfacer las exigencias

del sector portuario que demanda y exige contar con puertos competitivos que permitan mantener y sostener el desarrollo de las operaciones portuarias; aun cuando, el terminal portuario, se encuentre en una fase de recuperación (RTO, RLO y MTDP)[1] por la ocurrencia de un fenómeno de origen natural.

La capacitación portuaria permite que el personal tome conciencia del papel e importancia que tiene cada uno de ellos respecto a la recuperación sostenida y gradual de las operaciones portuarias post evento disruptivo de origen natural, que puede ocurrir en cualquier momento, ello considerando que existe la probabilidad de que ocurra un sismo y tsunami debido a que el Perú se encuentra ubicado en la zona denominada "cinturón del fuego", entre las placas de Nazca y Sudamericana.

La formación del personal (desde el punto de vista del reforzamiento de los conocimientos y la concientización de la importancia de la continuidad de las operaciones post evento disruptivo), es un proceso continuo a lo largo de toda la vida de la persona, la misma que debe ser competente y estar preparada para la ejecución oportuna de las estrategias contempladas en el plan de continuidad operativa[2] de la administración portuaria (aprobada por la Autoridad Portuaria Nacional).

5. La necesidad de establecer un sílabo del curso de capacitación sobre continuidad operativa.

La Autoridad Portuaria Nacional a través de la Resolución de Acuerdo de Directorio Nº 042-2020-APN-DIR de fecha 10 de junio del 2020, aprobó la modificación de la "Norma Técnica que dicta los lineamientos mínimos para la elaboración del Plan de Continuidad Operativa de los Terminales Portuarios a nivel nacional" (aprobada mediante Resolución de Acuerdo de Directorio Nº 107-2019-APN-DIR de fecha 17 de octubre del 2019), incorporando el Anexo de la estructura del plan; sin embargo, en dichos documentos no se ha establecido ni aprobado el listado de cursos ni el sílabo correspondiente para

[1] *Conforme a la Guía para la elaboración de BCP en los puertos de Chile, el RTO, RLO y MTDP, significan:*
RLO (Nivel Objetivo de Recuperación).
RTO (Tiempo Objetivo de Recuperación).
MTDP (Tiempo Máximo Tolerable de Detención).

[2] *El plan de continuidad operativa es aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional, conforme a los lineamientos establecidos en la Resolución de Acuerdo de Directorio N° 107-2019-APN-DIR y 042-2020-APN-DIR.*

la capacitación del personal vinculado con la continuidad de las operaciones portuarias post evento disruptivo de origen natural, que permita la recuperación gradual de las operaciones para la atención de la nave, carga y pasaje en los diferentes terminales portuarios ubicados en los puertos de la Republica.

Como sabemos, la Autoridad Portuaria Nacional a través de la Resolución de Presidencia de Directorio Nº 0032-2020-APN-PD de fecha 30 de diciembre de 2020, resuelve en su artículo 1, modificar el plazo establecido en el artículo 2 de la Resolución de Acuerdo de Directorio Nº 042-2020-APN-DIR de fecha 10 de junio del 2020, disponiéndose como fecha límite para la presentación del Plan de Continuidad Operativa (PCO) por parte de los administradores portuarios a nivel nacional, el 31 de marzo del 2021. En ese sentido, actualmente todos los administradores de los terminales portuarios del Sistema Portuario Nacional cuentan con su PCO aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional, sin embargo y tal como se explicó en el párrafo anterior, no se cuenta con los lineamientos y/o un sílabo modelo (aprobado por la APN), que establezca el curso de capacitación portuaria sobre continuidad operativa post evento disruptivo de origen natural, que garantice el correcto y efectivo desarrollo de los planes de continuidad operativa, que no solo están dirigidos al personal que integran los componentes internos de la organización y que desarrollan actividades críticas en el terminal portuario (operaciones, seguridad, protección, infraestructura, equipamiento, TIC y recursos humanos), sino también a los proveedores externos que son pieza fundamental para el desarrollo y continuidad de las operaciones y servicios que se brindan en el terminal portuario para atención de la nave, carga y pasaje en los puertos a nivel nacional.

Además, se ha elaborado una encuesta dirigida al personal operativo de la Dirección de Operaciones y Medio Ambiente donde se pudo conocer la importancia del dictado de un curso de continuidad operativa dirigido a los administradores portuarios de los terminales portuarios a nivel nacional, cuyos resultados se muestran a través del Anexo 1.

6. Personas beneficiadas con el desarrollo del curso de capacitación sobre continuidad operativa.

En principio, los cursos de capacitación portuaria sobre la continuidad de las operaciones post evento disruptivo de origen natural, está dirigido a los cientos de personas que brindan servicios de carácter administrativo y operativo en los terminales portuarios de uso público y privado a nivel nacional que ascienden a un total de sesenta (60) terminales, según se señala en el Listado de Terminales Portuarios que conforman el Sistema Portuario Nacional, aprobado mediante Resolución de Acuerdo de Directorio Nº 0111-2022-APN-DIR de fecha 29 de diciembre del 2022.

Como se ha comentado, el personal administrativo y operativo cumplen funciones, y tareas fundamentales dentro del terminal portuario; lo cual, no solo exige el cumplimiento cabal de la planificación de las operaciones y servicios para la atención de los requerimientos de los usuarios del puerto; sino también, deben estar debidamente capacitados y contar con los conocimientos base, para el desarrollo, sostenibilidad, continuidad y reinicio de las operaciones portuarias, por hechos o causas exógenas de origen natural que puedan afectar el normal desarrollo de las actividades y servicios que se brindan a la nave, carga y pasaje en el puerto.

Además, el curso de capacitación portuaria sobre continuidad operativa no solo beneficiará directamente a los cientos de personas que laboran en los terminales portuarios a nivel nacional; sino también, de manera colateral a los usuarios intermedios que forman parte de la cadena logística, que requieren y exigen contar con un puerto competitivo. Tal como se puede observar y según fuente de la Autoridad Portuaria Nacional[3], actualmente existe un total de 179 prestadores de servicios portuarios básicos a nivel nacional, los que en definitiva requieren contar con el referido curso que permita al terminal portuario estar preparado para el reinicio de las operaciones en el menor tiempo posible, tanto de forma segura como eficiente.

Los servicios que brindan los usuarios intermedios son fundamentales para la atención de los requerimientos de las naves, carga y pasaje en los diferentes puertos a nivel nacional; por tanto, se debe asegurar su capacitación en materia de continuidad operativa, que permita al puerto mantener la sostenibilidad de

[3] Página web de la Autoridad Portuaria Nacional, plataforma de información de estadísticas portuarias.

sus operaciones y crecimiento económico en el sector portuario en beneficio del país.

La implementación del curso no requiere de financiamiento por parte del Estado Peruano, toda vez que, para el dictado de este ya se cuenta con una plataforma (Moodle), donde se puede registrar y desarrollar el curso de continuidad operativa para los administradores de los terminales portuarios del Sistema Portuario Nacional.

7. Importancia de la continuidad de las actividades, operaciones y servicios portuarios en los puertos del país.

De acuerdo con la información publicada por la Autoridad Portuaria Nacional a través de su Boletín Semestral del año 2022 (enero a junio), los terminales portuarios de uso público y privado a nivel nacional movilizaron aproximadamente 46.7 millones de toneladas métricas de carga. Por ende, la importancia y rol fundamental que cumplen los puertos en el desarrollo y fortalecimiento de la economía del país, por lo que se debe garantizar la continuidad de las operaciones y servicios portuarios que contribuyen con el desarrollo y sostenibilidad de la cadena logística.

En el Perú se cuenta con sesenta (60) instalaciones portuarias, mediante las cuales se moviliza carga de importación, exportación, transbordo y cabotaje, que permiten el desarrollo de la economía del país, generando divisas, empleo y oportunidades laborales para las miles de familias y personas vinculadas con las actividades que se desarrollan en los puertos de la República, siendo su hinterland, las grandes ciudades y sus anexos que necesitan de los puertos no solo para abastecerse de productos e insumos de primera necesidad, sino también para la exportación de materia prima y/o de productos agro-rurales, que son la fuente de ingreso de la población.

Como se puede ver, las operaciones marítimas-portuarias son uno de los pilares más importantes y sostén de la economía del Perú, por tanto la importancia de su permanente desarrollo, fortalecimiento y sobre todo continuidad; para lo cual es muy importante la capacitación del recurso humano, el cual se constituye en el eslabón más importante para la ejecución

efectiva de los planes de continuidad operativa, que permitan la recuperación gradual y total de las operaciones post evento disruptivo de origen natural.

8. Propuesta del sílabo que contiene los cursos sobre la continuidad operativa.

En el marco de la continuidad operativa, el personal debe estar capacitado en aspectos vinculados con la ocurrencia de eventos disruptivos de origen natural, la gestión de riesgos de desastres naturales, los sistemas de continuidad operativa, el puerto y su entorno territorial, así como el desarrollo propiamente de un PCO y su aplicación correspondiente.

A continuación, se presenta la propuesta de sílabo sobre la continuidad operativa, para aprobación de la Autoridad Portuaria Nacional:

"SÍLABO"

I. DATOS GENERALES

1.1. CURSO : Continuidad Operativa en los Terminales Portuarios.
1.2. HORAS : Cinco (5).
1.3. MODALIDAD: Virtual.
1.4. DIRIGIDO A : Personal involucrado directa o indirectamente en las operaciones y servicios para la atención de la nave, carga y pasaje en los terminales portuarios a nivel nacional.

II. FUNDAMENTACIÓN

El curso de Continuidad Operativa en los Terminales Portuarios tiene por finalidad familiarizar a los participantes con los estándares internacionales relacionados con el sistema de gestión de la continuidad de negocios y adquieran competencias básicas para la aplicación de la normativa portuaria establecida por la Autoridad Portuaria Nacional relacionado con el "Plan de Continuidad Operativa de los Terminales Portuarios a nivel nacional".

III. COMPETENCIA GENERAL

Conocer la importancia del sistema de gestión de la continuidad de negocios y del Plan de Continuidad Operativa de los Terminales Portuarios a nivel nacional, los cuales tienen por objeto la continuidad de las operaciones y servicios para atención de los requerimientos de los usuarios del puerto. Sumado a ello, conocer la normativa de la Autoridad Portuaria Nacional, para su aplicación, sobre la recuperación gradual de las operaciones y servicios portuarios, post evento disruptivo de origen natural, que pueda paralizar total o parcialmente las actividades que se desarrollan en un terminal portuario para atención de la nave, carga y pasaje.

IV. COMPETENCIAS ESPECÍFICAS:

1. *Comprender los beneficios que significa para la sociedad y para la economía del país la continuidad, desarrollo y fortalecimiento del sistema portuario nacional.*
2. *Reconocer la importancia del sistema de gestión de la continuidad de negocios asociado con las operaciones y servicios requeridos por los usuarios del puerto.*
3. *Conocer los lineamientos mínimos establecidos en la normativa portuaria vigente, así como su aplicación, sobre el "Plan de Continuidad Operativa de los Terminales Portuarios a nivel nacional" dirigido a la continuidad de las operaciones y servicios portuarios frente a la ocurrencia de un fenómeno de origen natural.*
4. *Conocer el desarrollo, ejecución y aplicación del "Plan de Continuidad Operativa de los Terminales Portuarios a nivel nacional", frente a la ocurrencia de un evento disruptivo de origen natural que afecte las operaciones y servicios portuarios en los puertos de la República.*

V. RED DE APRENDIZAJE DEL CURSO

MODULOS

I. INTRODUCCION A LA GESTIÓN DE RIESGOS POR DESASTRES NATURALES EN SISTEMAS PORTUARIOS

1. *Introducción a la gestión de riesgos de desastres naturales.*
2. *El sistema portuario y las amenazas naturales.*
3. *El puerto, la cadena logística y la continuidad operativa y de negocios.*

II. FUNDAMENTOS DE LA CONTINUIDAD DE NEGOCIOS

4. *Introducción a la gestión de continuidad operativa y de negocios en los puertos a nivel nacional.*
5. *La continuidad operativa y de negocios en el terminal portuario, post evento disruptivo de origen natural.*
6. *Identificación de las actividades críticas y la importancia de la aplicación de estrategias, post evento disruptivo de origen natural.*

III. LINEAMIENTOS PARA LA ELABORACIÓN DEL PCO (PARTE I)

7. *Secciones 1, 2 y 3 de la estructura del PCO.*
8. *Secciones 4, 5 y 6 de la estructura del PCO.*

IV. LINEAMIENTOS PARA LA ELABORACIÓN DEL PCO (PARTE II)

9. *Secciones 7, 8 y 9 de la estructura del PCO.*
10. *Secciones 10, 11, 12 y 13 de la estructura del PCO.*

V. *ELABORACIÓN* DE UN PCO

11. *Elaboración de pósteres del Plan de Continuidad Operativa de los Terminales Portuarios a nivel nacional.*

PROGRAMACIÓN DE CONTENIDOS

MODULO I: *INTRODUCCION A LA GESTIÓN DE RIESGOS POR DESASTRES NATURALES EN EL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL*						
COMPETENCIA: *Comprender los beneficios que significan para la sociedad y para la economía la continuidad y desarrollo del sistema portuario nacional.*						
CONTENIDO			***ESTRATEGIA***	***DURACIÓN***	***EVALUACION***	
CONCEPTUALES	***PROCEDIMENTALES***	***ACTITUDINALES***			***CRITERIOS***	***INSTRUMENTOS***
1. *Introducción a la gestión de riesgos de desastres naturales.* 2. *El sistema portuario y las amenazas naturales.* 3. *El puerto, la cadena logística y la continuidad operativa y de negocios.*	1. *Conocer los desastres, peligros, vulnerabilidad y riesgo al que se encuentran sujetos los puertos.* 2. *Comprender los beneficios de gestionar la continuidad operativa, así como la de negocios, identificando la diversidad de amenazas que podrían afectar su funcionamiento.* 3. *Conocer los beneficios de gestionar la continuidad operativa y de negocios para el desarrollo del puerto y la cadena logística.*	• *Participa en la identificación de los desastres, peligros, vulnerabilidad y riesgo al que se encuentra expuesta su puerto.* • *Conoce el funcionamiento e importancia del sistema y su continuidad post evento disruptivo de origen natural.* • *Colabora con la identificación y mejoras sobre las actividades que cumplen los actores de la cadena logística.*	• *Participación activa mediante intervenciones durante el desarrollo de la capacitación.* • *Desarrollo de ejercicios y prácticas sobre el tema.* • *Cuestionarios.*	*60 minutos*	• *Cumple con asistir puntualmente y permanece durante la capacitación.* • *Participa activamente durante la capacitación.* • *Valora los conocimientos adquiridos en cada módulo.*	• *Registro de asistencia.* • *Lista de cotejo de participación.* • *Cuestionarios.*

MODULO II: *FUNDAMENTOS DE LA CONTINUIDAD OPERATIVA Y DE NEGOCIOS.*

COMPETENCIA: *Reconocer la importancia del sistema de gestión de la continuidad operativa y de negocios asociado con las operaciones y servicios requeridos por los usuarios del puerto.*

CONTENIDOS			***ESTRATEGIA***	***DURACIÓN***	***EVALUACION***	
CONCEPTUALES	***PROCEDIMENTALES***	***ACTITUDINALES***			***CRITERIOS***	***INSTRUMENTOS***
1. *Introducción a la gestión de continuidad operativa y de negocios en los puertos a nivel nacional.* 2. *La continuidad operativa y de negocios en el terminal portuario, post evento disruptivo de origen natural.* 3. *Identificación de las actividades críticas y la importancia de la aplicación de estrategias, post evento disruptivo de origen natural.*	1. *Conocer el alcance e importancia de las actividades que se desarrollan en el puerto como actividad económica.* 2. *Conocer los componentes de la organización y las funciones que desempeñan en el terminal portuario, post evento disruptivo de origen natural.* ***3.*** *Identificar las actividades críticas y estrategias (del terminal portuario) asociadas a la ocurrencia de un evento disruptivo de origen natural.*	• *Colabora con las actividades portuarias sujetas al impacto de un evento disruptivo de origen natural.* • *Participa en la identificación de las funciones y obligaciones que desempeñan los componentes que conforman el terminal portuario.* • *Participa en la identificación de las actividades críticas y estrategias del terminal portuario.*	• *Participación activa mediante intervenciones durante el desarrollo de la capacitación.* • *Desarrollo de ejercicios y prácticas sobre el tema.* • *Cuestionarios.*	*60 minutos*	• *Cumple con asistir puntualmente y permanece durante la capacitación.* • *Participa activamente durante la capacitación.* • *Valora los conocimientos adquiridos en cada módulo.*	• *Registro de asistencia.* • *Lista de cotejo de participación.* • *Cuestionarios.*

MODULO III: *LINEAMIENTOS PARA LA ELABORACIÓN DEL PCO (PARTE I)*

COMPETENCIA: *Conocer los lineamientos mínimos establecidos en la normativa portuaria vigente, sobre el "Plan de Continuidad Operativa de los Terminales Portuarios a nivel nacional" dirigido a la continuidad de las operaciones y servicios portuarios frente a la ocurrencia de un fenómeno de origen natural.*

CONTENIDOS			***ESTRATEGIA***	***DURACIÓN***	***EVALUACION***	
CONCEPTUALES	***PROCEDIMENTALES***	***ACTITUDINALES***			***CRITERIOS***	***INSTRUMENTOS***
1. *Secciones 1, 2 y 3 de la estructura del PCO.* 2. *Secciones 4, 5 y 6 de la estructura del PCO.*	1. *Conocer el contenido y desarrollo de las secciones 1, 2 y 3 del PCO.* 2. *Conocer el contenido y desarrollo de las secciones 4, 5 y 6 del PCO.*	• *Participa activamente en el desarrollo del contenido de las secciones 1, 2, 3, 4, 5 y 6 del PCO.* • *Colabora con información relacionada con las actividades y servicios portuarios que se brindan en el puerto.*	• *Participación activa mediante intervenciones durante el desarrollo de la capacitación.* • *Desarrollo de ejercicios y prácticas sobre el tema.* • *Cuestionarios.*	*60 minutos*	• *Cumple con asistir puntualmente y permanece durante la capacitación.* • *Participa activamente durante la capacitación.* • *Valora los conocimientos adquiridos en cada módulo.*	• *Registro de asistencia.* • *Lista de cotejo de participación.* • *Cuestionarios.*

MODULO IV: *LINEAMIENTOS PARA LA ELABORACIÓN DEL PCO (PARTE II)*

COMPETENCIA: *Conocer los lineamientos mínimos establecidos en la normativa portuaria vigente, sobre el "Plan de Continuidad Operativa de los Terminales Portuarios a nivel nacional" dirigido a la continuidad de las operaciones y servicios portuarios frente a la ocurrencia de un fenómeno de origen natural.*

CONTENIDOS			***ESTRATEGIA***	***DURACIÓN***	***EVALUACION***	
CONCEPTUALES	***PROCEDIMENTALES***	***ACTITUDINALES***			***CRITERIOS***	***INSTRUMENTOS***
1. *Secciones 7, 8 y 9 de la estructura del PCO.* 2. *Secciones 10, 11, 12 y 13 de la estructura del PCO.*	1. *Conocer el contenido y desarrollo de las secciones 7, 8 y 9 del PCO.* 2. *Conocer el contenido y desarrollo de las secciones 10, 11, 12 y 13 del PCO.*	• *Participa activamente en el desarrollo del contenido de las secciones 7, 8, 9, 10, 11, 12 y 13 del PCO.* • *Colabora con información relacionada con las funciones, responsabilidades del administrador portuario, para la atención continua de las operaciones y servicios portuarios que se brindan en el terminal portuario para atención de las naves, carga y pasaje en la zona portuaria.*	• *Participación activa mediante intervenciones durante el desarrollo de la capacitación.* • *Desarrollo de ejercicios y prácticas sobre el tema.* • *Cuestionarios.*	*60 minutos*	• *Cumple con asistir puntualmente y permanece durante la capacitación.* • *Participa activamente durante la capacitación.* • *Valora los conocimientos adquiridos en cada módulo.*	• *Registro de asistencia.* • *Lista de cotejo de participación.* • *Cuestionarios.*

MODULO V: *ELABORACION DE UN PCO*

COMPETENCIA: *Conocer el desarrollo, ejecución y aplicación del PCO de los terminales portuarios a nivel nacional, frente a la ocurrencia de un evento disruptivo de origen natural que afecte las operaciones y servicios portuarios en los puertos de la República.*

CONTENIDOS			***ESTRATEGIA***	***DURACIÓN***	***EVALUACION***	
CONCEPTUALES	***PROCEDIMENTALES***	***ACTITUDINALES***			***CRITERIOS***	***INSTRUMENTOS***
1. *Elaboración de pósteres del Plan de Continuidad Operativa de los Terminales Portuarios a nivel nacional.*	1. *Desarrollar un poster que contemple las secciones más relevantes de un PCO vinculado con los componentes estratégicos para la continuidad de las operaciones y servicios portuarios para atención de las naves, carga y pasaje en puerto.*	• *Participa activamente en el desarrollo del PCO.* • *Colabora y contribuye con información y acciones que desempeña directa o indirectamente para la atención de las naves, carga y pasaje en los puertos a nivel nacional.*	• *Participación activa mediante intervenciones durante el desarrollo de la capacitación.* • *Desarrollo de ejercicios y prácticas sobre el tema.* • *Cuestionarios.*	*60 minutos*	• *Cumple con asistir puntualmente y permanece durante la capacitación.* • *Participa activamente durante la capacitación.* • *Valora los conocimientos adquiridos en cada módulo.*	• *Registro de asistencia.* • *Lista de cotejo de participación.* • *Cuestionarios.*

VI. METODOLOGÍA

- *Estrategias centradas en el aprendizaje.*
- *Enseñanza didáctica y de tipo expositivo interactivo.*
- *El docente promoverá la participación activa de los participantes.*

RECURSOS PARA EL APRENDIZAJE:
Computadora o laptop, micrófono, diapositivas (PPT), videos, cuestionarios, ejercicios y/o trabajos prácticos.

RECOMENDACIONES:

- *La capacitación podría realizarse de forma virtual y/o de manera presencial.*
- *Los participantes deben contar con una computadora o laptop para la capacitación virtual. Si la capacitación es presencial se debe contar con un ambiente adecuado para el desarrollo del curso.*
- *Los docentes deben tener un conocimiento básico sobre el uso de plataformas virtuales y/o manejo de los equipos de cómputo para la presentación de ayudas audiovisuales.*

VII. EVALUACIÓN

Se evaluará preferentemente el componente procedimental y el actitudinal de las capacidades previstas en los módulos de aprendizaje a través de las clases interactivas, como: puntualidad, intervenciones y desarrollo de las actividades durante toda la capacitación.

- *P= Participación y asistencia*
- *E= Examen Escrito*
- *NF= Nota Final*

P 15% + E 85% = NF 100%
(P = 3 + E = 17) = NF 20

CERTIFICACIÓN:
Nota mínima aprobatoria para obtener el certificado es 12.

VIII. REFERENCIAS

- *Autoridad Portuaria Nacional (2003), Ley del Sistema Portuario Nacional aprobada mediante Ley 27943.*

- *Autoridad Portuaria Nacional (2004), Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional aprobado mediante Decreto Supremo Nº 003-2004-MTC.*

- *Autoridad Portuaria Nacional (2020), Estructura del plan de continuidad operativa aprobado mediante Resolución de Acuerdo de Directorio Nº 0042-2020-APN-DIR.*

- *Autoridad Portuaria Nacional (2020), Lineamientos del plan de continuidad operativa aprobado mediante Resolución de Acuerdo de Directorio Nº 0107-2019-APN-DIR.*

- *Grupo de trabajo 4b de SATREPS-Chile (2015), Guía para la elaboración de BCP en los puertos de Chile.*

- *Instituto Nacional de Defensa Civil (2009), Gestión del Riesgo de Desastres para la planificación del desarrollo local, ubicada en: https://www.mesadeconcertacion.org.pe/sites/default/files/guia_de_gestion_de_riesgos.pdf.*

- *Methodology and Procedure of Business Impact Analysis for Improving Port Logistics Business Continuity Management (2016), Journal of Integrated Disaster Risk Management.*

- *Ministerio del Ambiente (2018), Lineamientos para la incorporación de criterios sobre infraestructura natural y gestión del riesgo en un contexto de cambio climático, en el marco de la reconstrucción con cambios aprobado mediante Decreto Supremo Nº 017-2018-MINAM.*

- *Norma ISO 22301 (2012), Societal Security – Business Continuity Management Systems – Requirements.*

Para la elaboración del sílabo y conforme a la finalidad del plan de continuidad operativa de los terminales portuarios a nivel nacional, se ha tomado como fuente, la información establecida en los documentos de gestión elaborados por los organismos nacionales e internacionales, los mismos que han desarrollado estudios y evaluaciones vinculadas con la gestión de riesgos por desastres naturales, la continuidad de negocios y disposiciones vinculadas con el desarrollo de las actividades, operaciones y servicios portuarios que se brindan en los puertos a nivel nacional, para atención de la nave, carga y pasaje, que se encuentran expuestos al impacto que puede generar la ocurrencia de un fenómeno de origen natural.

La nomenclatura empleada en el desarrollo del sílabo propuesto tiene como base la información publicada por los diferentes organismos del estado y empresas internacionales, involucrados en la continuidad de las actividades y servicios que se brindan en el país, el cual evidentemente, tiene como una de sus principales fuentes de desarrollo económico, el sector marítimo – portuario. En ese sentido, se procede a detallar cada una de las terminologías empleadas en el contenido del presente sílabo.

Definiciones:

1. *Actividades críticas: aquellas que el administrador portuario ha identificado como indispensables y que no pueden dejar de realizarse conforme a sus obligaciones, responsabilidades y objetivos de la empresa. (fuente: Lineamientos mínimos para la elaboración del plan de continuidad operativa de los terminales portuarios a nivel nacional / APN).*

2. *Actividades portuarias: construcción, conservación, desarrollo, uso, aprovechamiento, explotación, operación, administración de los puertos, terminales e instalaciones portuarias en general, incluyendo las actividades necesarias para el acceso a los mismos, en las áreas marítimas, fluviales y lacustres. (fuente: Ley 27943 / Ley del Sistema Portuario Nacional).*

3. *Administrador portuario: persona jurídica constituida o domiciliada en el país, que administra un puerto o terminal portuario. El administrador*

portuario puede ser público o privado. (fuente: Ley 27943 / Ley del Sistema Portuario Nacional).

4. *Comunidad portuaria: conjunto de entidades públicas y privadas representativas de la zona de influencia de un puerto que tengan relación directa respecto al desarrollo de las actividades y servicios portuarios. (fuente: Ley 27943 / Ley del Sistema Portuario Nacional).*

5. *Desastre: interrupción grave del funcionamiento de una comunidad causando grandes pérdidas al nivel humano, material o ambiental, suficientes para que la comunidad afectada no pueda salir adelante por sus propios medios, necesitando apoyo externo. (fuente: Guía para la planificación del desarrollo local / INDECI).*

6. *Estrategia de continuidad del negocio: curso de acción documentado, financiado y aprobado por la gerencia, el cual será utilizado para el desarrollo e implantación del BCP de una organización. (fuente: Guía para la elaboración de BCP en los puertos de Chile / Grupo SATREPS - Chile).*

7. *Fenómeno de origen natural: todo lo que ocurre en la naturaleza que puede ser percibido por los sentidos y ser objeto del conocimiento. Se clasifican en: fenómenos generados por procesos dinámicos en el interior de la tierra; fenómenos generados por procesos dinámicos en la superficie de la tierra; fenómenos meteorológicos o hidrológicos y fenómenos de origen biológico. (fuente: Lineamientos mínimos para la elaboración del plan de continuidad operativa de los terminales portuarios a nivel nacional / APN).*

8. *Gestión del desastre: conjunto de conocimientos, medidas, acciones y procedimientos, que conjuntamente con el uso racional de recursos humanos y materiales, se orientan al planeamiento, organización, dirección y control de actividades relacionadas con la prevención, la respuesta y la construcción. (fuente: Guía para la planificación del desarrollo local / INDECI).*

9. *Gestión del riesgo: aplicación sistemática de administración de políticas, procedimientos y prácticas de identificación de tareas, análisis, evaluación,*

tratamiento y monitoreo de riesgos. La tarea general de la gestión del riesgo debe incluir tanto la estimación de un riesgo particular como una evaluación de cuán importante es (identificación del peligro, análisis de vulnerabilidad y evaluación/estimación del riesgo). (fuente: Guía para la planificación del desarrollo local / INDECI).

10. *Gestión del riesgo de desastre: conjunto de decisiones administrativas, de organización y conocimientos operacionales desarrollados por sociedades y comunidades para implementar políticas, estrategias y fortalecer sus capacidades a fin de reducir el impacto de amenazas naturales y de desastres ambientales y tecnológicos consecuentes. Esto involucra todo tipo de actividades, incluyendo medidas estructurales y no-estructurales para evitar (prevención) o limitar (mitigación y preparación) los efectos adversos de los desastres. (fuente: Guía para la planificación del desarrollo local / INDECI).*

11. *Plan de continuidad del negocio: set documentado y aprobado (generalmente por la Alta Dirección o el Directorio) de preparativos, recursos y procedimientos suficientes que le permitan a la organización responder a un desastre y reanudar sus funciones críticas dentro de un marco de tiempo predefinido, sin incurrir en impactos financieros u operacionales indeseables. (fuente: Guía para la elaboración de BCP en los puertos de Chile / Grupo SATREPS - Chile).*

12. *Plan de Continuidad Operativa: documento de gestión que establece las políticas de continuidad operativa y sus estrategias, frente a la ocurrencia de un fenómeno de origen natural, la misma que incluya medidas preventivas, correctivas y de mejora continua, que permitan minimizar el impacto y reestablecer progresivamente la totalidad de las operaciones portuarias. (fuente: Lineamientos mínimos para la elaboración del plan de continuidad operativa de los terminales portuarios a nivel nacional / APN).*

13. *Puerto: localidad geográfica y unidad económica de una localidad donde se ubican los terminales, infraestructuras e instalaciones, terrestres y acuáticos, naturales o artificiales, acondicionados para el desarrollo de*

actividades portuarias. (fuente: Ley 27943 / Ley del Sistema Portuario Nacional).

14. *Servicios portuarios: los que se prestan en las zonas portuarias, para atender a las naves, a la carga, embarque y desembarque de personas. (fuente: Ley 27943 / Ley del Sistema Portuario Nacional).*

15. *Sistema Portuario Nacional: es el conjunto de personas naturales o jurídicas, bienes, infraestructuras, puertos, terminales e instalaciones portuarias, sean estos públicos y/o privados situados en el territorio. (fuente: Ley 27943 / Ley del Sistema Portuario Nacional).*

16. *Terminal portuario: unidades operativas de un puerto, habilitadas para proporcionar intercambio modal y servicios portuarios; incluye la infraestructura, las áreas de depósito transitorio y las vías internas de transporte. (fuente: Ley 27943 / Ley del Sistema Portuario Nacional).*

17. *Usuario del puerto: persona natural o jurídica que en forma intermedia o final, utiliza sus infraestructuras, instalaciones o recibe suministros o servicios portuarios. Se entiende por usuario intermedio, al que presta servicios a las naves, a las cargas, de actividades logísticas y marinas. Se entiende por usuarios finales a los dueños de las naves, las cargas de comercio nacional e internacional y a los usuarios de las marinas y los pasajeros. (fuente: Ley 27943 / Ley del Sistema Portuario Nacional).*

VII. Conclusiones

1. *La Autoridad Portuaria Nacional aprobó mediante Resoluciones de Acuerdo de Directorio 0107-2019-APN-DIR y 0042-2020-APN/DIR los lineamientos y estructura respectivamente, para la elaboración del plan de continuidad operativa de los terminales portuarios a nivel nacional, el cual se constituye en un documento de gestión que establece las políticas de continuidad operativa y sus estrategias frente a la ocurrencia de un fenómeno de origen natural, que incluye medidas preventivas, correctivas y de mejora continua que permitan minimizar el impacto y reestablecer progresivamente la totalidad de los*

servicios y operaciones portuarias para atención de la nave, carga y pasaje en el terminal portuario.

2. *La Autoridad Portuaria Nacional no ha desarrollado los cursos de capacitación portuaria (silabo) relacionados con la continuidad operativa, que permita lograr el máximo nivel profesional del recurso humano vinculado con el soporte de las actividades, operaciones y servicios que se desarrollan en el terminal portuario, lo cual evidentemente se constituye como una acción pendiente de desarrollo y que debe ser atendida con carácter de muy urgente, de tal forma que los administradores portuarios cuenten con los insumos necesarios para la capacitación de su personal administrativo y operativo, en beneficio de los miles de usuarios del puerto.*

3. *De acuerdo con las disposiciones establecidas por la Autoridad Portuaria Nacional, todos los administradores de los terminales portuarios del Sistema Portuario Nacional cuentan con su plan de continuidad operativa; sin embargo, la sección "capacitación" no cuenta con el curso ni estructura aprobada (silabo) por parte de la referida entidad, que como Organismo Técnico Especializado del Sistema Portuario Nacional y promotor de la norma, debe establecer el contenido mínimo para el desarrollo de los cursos de capacitación dirigidos al personal de los terminales portuarios a nivel nacional.*

4. *Se ha confeccionado un modelo de curso (silabo) sobre continuidad operativa, dirigido a los administradores de los terminales portuarios del Sistema Portuario Nacional, el mismo que se encuentra contenido en el numeral 8 de la presente Monografía.*

VIII. Recomendaciones

1. *La Autoridad Portuaria Nacional evalúe la viabilidad de modificar las Resoluciones de Acuerdo de Directorio 0107-2019-APN-DIR y 0042-2020-APN/DIR, incorporando como anexo los lineamientos y/o silabo de capacitación portuaria dirigido principalmente al personal operativo y administrativo de los terminales portuarios a nivel nacional, así como también y de forma colateral, a los usuarios intermedios, vinculados con el desarrollo y ejecución efectiva del plan de continuidad operativa, post evento disruptivo de origen natural.*

2. *La Autoridad Portuaria Nacional como Organismo Técnico Especializado y promotor de la norma de continuidad operativa, revise y evalúe el silabo elaborado en el presente trabajo de investigación, que permitirá complementar, desde el punto de vista de la capacitación del recurso humano, el contenido del plan de continuidad operativa aprobado y estructurado mediante Resoluciones de Acuerdo de Directorio 0107-2019-APN-DIR y 0042-2020-APN/DIR.*

3. *El desarrollo del curso de continuidad operativa y su cumplimiento obligatorio por parte de las administraciones portuarias, debe ser aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional, que permitirá no solo la concientización e importancia de contar con terminales portuarios resilientes, sino también de asegurar la continuidad de los bienes críticos nacionales determinados por el Estado Peruano.*

4. *Tomar como modelo la estructura del curso (silabo) para la continuidad operativa de los terminales portuarios del Sistema Portuario Nacional, desarrollado en el numeral 8 de la presente monografía.*

IX. Bibliografía y referencia documental consultada

1. *Autoridad Portuaria Nacional (2003), Ley del Sistema Portuario Nacional aprobada mediante Ley 27943.*

2. *Autoridad Portuaria Nacional (2004), Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional aprobada mediante Decreto Supremo Nº 003-2004-MTC.*

3. *Autoridad Portuaria Nacional (2020), Estructura del plan de continuidad operativa aprobada mediante Resolución de Acuerdo de Directorio Nº 0042-2020-APN-DIR.*

4. *Autoridad Portuaria Nacional (2020), Lineamientos del plan de continuidad operativa aprobada mediante Resolución de Acuerdo de Directorio Nº 0107-2019-APN-DIR.*

5. *Comisión Interamericana de Puertos (2018), Gestión de la Continuidad de Negocios Portuarios ante Desastres de Origen Natural – 2018, ubicado en la dirección: https://portalcip.org/wp-content/uploads/2018/08/Felipe-Caselli.pdf*

6. *Comunidad Andina, la Gestión del Riesgo de Desastres (2009), Un enfoque basado en procesos, ubicado en la siguiente dirección: http://www.comunidadandina.org/predecan/doc/libros/PROCESOS_ok.pdf.*

7. *Grupo de trabajo 4b de SATREPS-Chile (2015), Guía para la elaboración de BCP en los puertos de Chile.*

8. *Instituto Nacional de Defensa Civil (2009), Gestión del Riesgo de Desastres para la planificación del desarrollo local, ubicada en: https://www.mesadeconcertacion.org.pe/sites/default/files/guia_de_gestion_de_riesgos.pdf.*

9. *Instituto Nacional de Defensa Civil y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (2011), Guía Metodológica para la Formulación de Planes de Operaciones de Emergencia, ubicada en la siguiente dirección: https://www.mesadeconcertacion.org.pe/sites/default/files/guia_de_gestion_de_riesgos.pdf.*

10. *Instituto Nacional de Defensa Civil (2015), Lineamientos para la Formulación y Aprobación de Planes de Contingencia aprobada mediante Resolución Ministerial Nº 188-2015-PCM.*

11. *Methodology and Procedure of Business Impact Analysis for Improving Port Logistics Business Continuity Management (2016), Journal of Integrated Disaster Risk Management.*

12. *Ministerio del Ambiente, Lineamientos para la incorporación de criterios sobre infraestructura natural y gestión del riesgo en un contexto de cambio climático (2018), en el marco de la reconstrucción con cambios aprobado mediante Decreto Supremo Nº 017-2018-MINAM.*

13. *Norma ISO 22301 (2012), Societal Security – Business Continuity Management Systems – Requirements.*

14. *Presidencia del Consejo de Ministros (2014), Plan Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres - PLANAGERD 2014 – 2021 aprobado mediante Decreto Supremo 034-2014-PCM.*

15. *Universidad de Valparaíso – Chile (2019), Plan de Continuidad Operativa de los Terminales Portuarios ubicado en la dirección: https://ingenieriaoceanica.uv.cl/images/extension/EVENTOS/2019/2019-1- 15-Seminario-BCP/2019-11-15%2004%20Najarro.pdf*

ANEXO

CUESTIONARIO

Propuesta de un curso de capacitación de Continuidad Operativa para los administradores de los terminales portuarios del Sistema Portuario Nacional afectados por desastres naturales

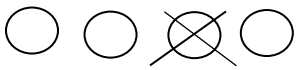
INSTRUCCIONES: En este cuadernillo encontrará cinco (05) preguntas, relacionadas con la propuesta de cursos de capacitación del plan de continuidad operativa para los administradores portuarios que pertenecen al Sistema Portuario Nacional.

Hay cuatro (4) posibles respuestas para cada frase.

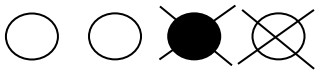
1. Muy en desacuerdo
2. En desacuerdo
3. De acuerdo
4. Muy de acuerdo

Una vez decidida su respuesta, usted debe indicarla en el lugar correspondiente de la HOJA DE RESPUESTAS. Verifique la cifra que tiene la respuesta elegida y sombree el círculo que rodea a esa cifra.

Por ejemplo: Si ante la primera pregunta: "¿Considera que la APN debe establecer lineamientos mínimos para el establecimiento de cursos de capacitación del plan de continuidad operativa para los administradores portuarios que pertenecen al Sistema Portuario Nacional?", decide por "DE ACUERDO", entonces marcará, en la HOJA DE RESPUESTAS el tercer círculo:

1. 

Si después cambia de opinión o ve que ha cometido un error, ¡no borre! Sombree la respuesta que desea cambiar y después marque la nueva respuesta (MUY DE ACUERDO).

1. 

El desarrollo del presente cuestionario permitirá contar con la opinión de especialistas en el rubro de la continuidad de las actividades, operaciones y servicios portuarios que se brindan en los diferentes terminales portuarios a nivel nacional para la atención de la nave, carga y pasaje, los cuales pueden verse afectados por eventos disruptivos de origen natural; por tanto, su información y valioso aporte permitirá contribuir con el desarrollo y sostenibilidad de la cadena logística y comunidad portuaria en general.

No hay límite de tiempo, pero trabaje con rapidez y asegúrese de responder todas las preguntas.

CONTESTE EN LA "HOJA DE RESPUESTAS"

NO ESCRIBA NADA EN ESTE CUADERNILLO

PREGUNTAS DEL CUESTIONARIO

PROPUESTA DE CURSO DEL PLAN DE CONTINUIDAD OPERATIVA (PCO)	ESCALA VALORATIVA			
1.- "¿Considera que la APN debe establecer lineamientos mínimos para el establecimiento de cursos de capacitación del PCO para los administradores portuarios que pertenecen al Sistema Portuario Nacional?	1	2	3	4
2.- "¿Cree usted que se debe contar con un sílabo para el desarrollo del curso de capacitación del PCO para los administradores portuarios que pertenecen al Sistema Portuario Nacional?	1	2	3	4
3- ¿Sería beneficioso para los administradores portuarios que todo su personal se encuentre capacitado respecto al objeto, contenido y aplicación del PCO?	1	2	3	4
4.- ¿Considera usted que la propuesta del curso de capacitación del PCO permitirá estandarizar las exigencias mínimas que debe conocer cada uno de los integrantes de las administraciones portuarias?	1	2	3	4
5.- ¿Cree usted que no contar con un curso de capacitación del PCO, podría incrementar el riesgo de no cumplir eficientemente con las disposiciones establecidas en el citado documento de gestión, frente a la ocurrencia de un evento disruptivo de origen natural?	1	2	3	4

Nombre y apellidos: ……....

Área: …….....

DNI: ……

Firma: ……

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

PREGUNTAS DEL CUESTIONARIO

PROPUESTA DE CURSO DEL PLAN DE CONTINUIDAD OPERATIVA (PCO)	ESCALA VALORATIVA			
1.- "¿Considera que la APN debe establecer lineamientos mínimos para el establecimiento de cursos de capacitación del PCO para los administradores portuarios que pertenecen al Sistema Portuario Nacional?	1	2	3	4 X
2.- "¿Cree usted que se debe contar con un sílabo para el desarrollo del curso de capacitación del PCO para los administradores portuarios que pertenecen al Sistema Portuario Nacional?	1	2	3	4 X
3- ¿Sería beneficioso para los administradores portuarios que todo su personal se encuentre capacitado respecto al objeto, contenido y aplicación del PCO?	1	2	3	4 X
4.- ¿Considera usted que la propuesta del curso de capacitación del PCO permitirá estandarizar las exigencias mínimas que debe conocer cada uno de los integrantes de las administraciones portuarias?	1	2	3	4 X
5.- ¿Cree usted que no contar con un curso de capacitación del PCO, podría incrementar el riesgo de no cumplir eficientemente con las disposiciones establecidas en el citado documento de gestión, frente a la ocurrencia de un evento disruptivo de origen natural?	1	2	3	4 X

Nombre y apellidos: Luis Alberto Panana Garcí.

Área: DOMA

DNI: 09447402

Firma:

PREGUNTAS DEL CUESTIONARIO

PROPUESTA DE CURSO DEL PLAN DE CONTINUIDAD OPERATIVA (PCO)	ESCALA VALORATIVA			
1.- "¿Considera que la APN debe establecer lineamientos mínimos para el establecimiento de cursos de capacitación del PCO para los administradores portuarios que pertenecen al Sistema Portuario Nacional?	1	2	3	4 X
2.- "¿Cree usted que se debe contar con un sílabo para el desarrollo del curso de capacitación del PCO para los administradores portuarios que pertenecen al Sistema Portuario Nacional?	1	2	3	4 X
3- ¿Sería beneficioso para los administradores portuarios que todo su personal se encuentre capacitado respecto al objeto, contenido y aplicación del PCO?	1	2	3	4 X
4.- ¿Considera usted que la propuesta del curso de capacitación del PCO permitirá estandarizar las exigencias mínimas que debe conocer cada uno de los integrantes de las administraciones portuarias?	1	2	3	4 X
5.- ¿Cree usted que no contar con un curso de capacitación del PCO, podría incrementar el riesgo de no cumplir eficientemente con las disposiciones establecidas en el citado documento de gestión, frente a la ocurrencia de un evento disruptivo de origen natural?	1	2	3	4 X

Nombre y apellidos: Johnny Najarro Guzman

Área: DOMA

DNI: 42608773

Firma:

PREGUNTAS DEL CUESTIONARIO

PROPUESTA DE CURSO DEL PLAN DE CONTINUIDAD OPERATIVA (PCO)	ESCALA VALORATIVA			
1.- "¿Considera que la APN debe establecer lineamientos mínimos para el establecimiento de cursos de capacitación del PCO para los administradores portuarios que pertenecen al Sistema Portuario Nacional?	1	2	3	(4)
2.- "¿Cree usted que se debe contar con un sílabo para el desarrollo del curso de capacitación del PCO para los administradores portuarios que pertenecen al Sistema Portuario Nacional?	1	2	3	(4)
3- ¿Sería beneficioso para los administradores portuarios que todo su personal se encuentre capacitado respecto al objeto, contenido y aplicación del PCO?	1	2	3	(4)
4.- ¿Considera usted que la propuesta del curso de capacitación del PCO permitirá estandarizar las exigencias mínimas que debe conocer cada uno de los integrantes de las administraciones portuarias?	1	2	3	(4)
5.- ¿Cree usted que no contar con un curso de capacitación del PCO, podría incrementar el riesgo de no cumplir eficientemente con las disposiciones establecidas en el citado documento de gestión, frente a la ocurrencia de un evento disruptivo de origen natural?	1	2	3	(4)

Nombre y apellidos: Marisol Meléndez Lopez

Área: DOMA

DNI: 45045622

Firma:

PREGUNTAS DEL CUESTIONARIO

PROPUESTA DE CURSO DEL PLAN DE CONTINUIDAD OPERATIVA (PCO)	ESCALA VALORATIVA			
1.- "¿Considera que la APN debe establecer lineamientos mínimos para el establecimiento de cursos de capacitación del PCO para los administradores portuarios que pertenecen al Sistema Portuario Nacional?	1	2	3	(4)
2.- "¿Cree usted que se debe contar con un sílabo para el desarrollo del curso de capacitación del PCO para los administradores portuarios que pertenecen al Sistema Portuario Nacional?	1	2	3	(4)
3- ¿Sería beneficioso para los administradores portuarios que todo su personal se encuentre capacitado respecto al objeto, contenido y aplicación del PCO?	1	2	(3)	4
4.- ¿Considera usted que la propuesta del curso de capacitación del PCO permitirá estandarizar las exigencias mínimas que debe conocer cada uno de los integrantes de las administraciones portuarias?	1	2	3	(4)
5.- ¿Cree usted que no contar con un curso de capacitación del PCO, podría incrementar el riesgo de no cumplir eficientemente con las disposiciones establecidas en el citado documento de gestión, frente a la ocurrencia de un evento disruptivo de origen natural?	1	2	(3)	4

Nombre y apellidos: FERNANDO ALVAREZ RODRIGUEZ

Área: DOMA

DNI: 46757530

Firma:

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

PREGUNTAS DEL CUESTIONARIO

PROPUESTA DE CURSO DEL PLAN DE CONTINUIDAD OPERATIVA (PCO)	ESCALA VALORATIVA			
1.- "¿Considera que la APN debe establecer lineamientos mínimos para el establecimiento de cursos de capacitación del PCO para los administradores portuarios que pertenecen al Sistema Portuario Nacional?	1	2	3	X
2.- "¿Cree usted que se debe contar con un sílabo para el desarrollo del curso de capacitación del PCO para los administradores portuarios que pertenecen al Sistema Portuario Nacional?	1	2	3	X
3- ¿Sería beneficioso para los administradores portuarios que todo su personal se encuentre capacitado respecto al objeto, contenido y aplicación del PCO?	1	2	3	X
4.- ¿Considera usted que la propuesta del curso de capacitación del PCO permitirá estandarizar las exigencias mínimas que debe conocer cada uno de los integrantes de las administraciones portuarias?	1	2	3	X
5.- ¿Cree usted que no contar con un curso de capacitación del PCO, podría incrementar el riesgo de no cumplir eficientemente con las disposiciones establecidas en el citado documento de gestión, frente a la ocurrencia de un evento disruptivo de origen natural?	1	2	3	X

Nombre y apellidos: Enrique Ramiro Bouroncle Mendoza

Área: Control y Fiscalización

DNI: 41532967

Firma:

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

PREGUNTAS DEL CUESTIONARIO

PROPUESTA DE CURSO DEL PLAN DE CONTINUIDAD OPERATIVA (PCO)	ESCALA VALORATIVA			
1.- "¿Considera que la APN debe establecer lineamientos mínimos para el establecimiento de cursos de capacitación del PCO para los administradores portuarios que pertenecen al Sistema Portuario Nacional?	1	2	3	4 X
2.- "¿Cree usted que se debe contar con un sílabo para el desarrollo del curso de capacitación del PCO para los administradores portuarios que pertenecen al Sistema Portuario Nacional?	1	2	3	4 X
3- ¿Sería beneficioso para los administradores portuarios que todo su personal se encuentre capacitado respecto al objeto, contenido y aplicación del PCO?	1	2	3	4 X
4.- ¿Considera usted que la propuesta del curso de capacitación del PCO permitirá estandarizar las exigencias mínimas que debe conocer cada uno de los integrantes de las administraciones portuarias?	1	2	3	4 X
5.- ¿Cree usted que no contar con un curso de capacitación del PCO, podría incrementar el riesgo de no cumplir eficientemente con las disposiciones establecidas en el citado documento de gestión, frente a la ocurrencia de un evento disruptivo de origen natural?	1	2	3 X	4

Nombre y apellidos: David Antonio Valencia Cornejo

Área: OGOD

DNI: 09947345

Firma:

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

PREGUNTAS DEL CUESTIONARIO

PROPUESTA DE CURSO DEL PLAN DE CONTINUIDAD OPERATIVA (PCO)	ESCALA VALORATIVA			
1.- "¿Considera que la APN debe establecer lineamientos mínimos para el establecimiento de cursos de capacitación del PCO para los administradores portuarios que pertenecen al Sistema Portuario Nacional?	1	2	3	4 X
2.- "¿Cree usted que se debe contar con un sílabo para el desarrollo del curso de capacitación del PCO para los administradores portuarios que pertenecen al Sistema Portuario Nacional?	1	2	3	4 X
3- ¿Sería beneficioso para los administradores portuarios que todo su personal se encuentre capacitado respecto al objeto, contenido y aplicación del PCO?	1	2	3	4 X
4.- ¿Considera usted que la propuesta del curso de capacitación del PCO permitirá estandarizar las exigencias mínimas que debe conocer cada uno de los integrantes de las administraciones portuarias?	1	2	3	4 X
5.- ¿Cree usted que no contar con un curso de capacitación del PCO, podría incrementar el riesgo de no cumplir eficientemente con las disposiciones establecidas en el citado documento de gestión, frente a la ocurrencia de un evento disruptivo de origen natural?	1	2	3	4 X

Nombre y apellidos: Jesús Málaga Núñez

Área: UPS

DNI: 07388619

Firma:

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

PREGUNTAS DEL CUESTIONARIO

PROPUESTA DE CURSO DEL PLAN DE CONTINUIDAD OPERATIVA (PCO)	ESCALA VALORATIVA			
1.- "¿Considera que la APN debe establecer lineamientos mínimos para el establecimiento de cursos de capacitación del PCO para los administradores portuarios que pertenecen al Sistema Portuario Nacional?	1	2	3	4 X
2.- "¿Cree usted que se debe contar con un sílabo para el desarrollo del curso de capacitación del PCO para los administradores portuarios que pertenecen al Sistema Portuario Nacional?	1	2	3	4 X
3- ¿Sería beneficioso para los administradores portuarios que todo su personal se encuentre capacitado respecto al objeto, contenido y aplicación del PCO?	1	2	3	4 X
4.- ¿Considera usted que la propuesta del curso de capacitación del PCO permitirá estandarizar las exigencias mínimas que debe conocer cada uno de los integrantes de las administraciones portuarias?	1	2	3	4 X
5.- ¿Cree usted que no contar con un curso de capacitación del PCO, podría incrementar el riesgo de no cumplir eficientemente con las disposiciones establecidas en el citado documento de gestión, frente a la ocurrencia de un evento disruptivo de origen natural?	1	2	3	4 X

Nombre y apellidos: Dayana Lucia Fernandez Riega

Área: Redenaves

DNI: 73188760

Firma:

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

PREGUNTAS DEL CUESTIONARIO

PROPUESTA DE CURSO DEL PLAN DE CONTINUIDAD OPERATIVA (PCO)	ESCALA VALORATIVA			
1.- "¿Considera que la APN debe establecer lineamientos mínimos para el establecimiento de cursos de capacitación del PCO para los administradores portuarios que pertenecen al Sistema Portuario Nacional?	1	2	3	4
2.- "¿Cree usted que se debe contar con un sílabo para el desarrollo del curso de capacitación del PCO para los administradores portuarios que pertenecen al Sistema Portuario Nacional?	1	2	3	4
3- ¿Sería beneficioso para los administradores portuarios que todo su personal se encuentre capacitado respecto al objeto, contenido y aplicación del PCO?	1	2	3	4
4.- ¿Considera usted que la propuesta del curso de capacitación del PCO permitirá estandarizar las exigencias mínimas que debe conocer cada uno de los integrantes de las administraciones portuarias?	1	2	3	4
5.- ¿Cree usted que no contar con un curso de capacitación del PCO, podría incrementar el riesgo de no cumplir eficientemente con las disposiciones establecidas en el citado documento de gestión, frente a la ocurrencia de un evento disruptivo de origen natural?	1	2	3	4

Nombre y apellidos: Melissa Bonnet Reynoso Alaro

Área: DOMA

DNI: 45796881

Firma:

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

PREGUNTAS DEL CUESTIONARIO

PROPUESTA DE CURSO DEL PLAN DE CONTINUIDAD OPERATIVA (PCO)	ESCALA VALORATIVA			
1.- "¿Considera que la APN debe establecer lineamientos mínimos para el establecimiento de cursos de capacitación del PCO para los administradores portuarios que pertenecen al Sistema Portuario Nacional?	1	2	3	X 4
2.- "¿Cree usted que se debe contar con un sílabo para el desarrollo del curso de capacitación del PCO para los administradores portuarios que pertenecen al Sistema Portuario Nacional?	1	2	3	X 4
3- ¿Sería beneficioso para los administradores portuarios que todo su personal se encuentre capacitado respecto al objeto, contenido y aplicación del PCO?	1	2	3	X 4
4.- ¿Considera usted que la propuesta del curso de capacitación del PCO permitirá estandarizar las exigencias mínimas que debe conocer cada uno de los integrantes de las administraciones portuarias?	1	2	3	X 4
5.- ¿Cree usted que no contar con un curso de capacitación del PCO, podría incrementar el riesgo de no cumplir eficientemente con las disposiciones establecidas en el citado documento de gestión, frente a la ocurrencia de un evento disruptivo de origen natural?	1	2	3	X 4

Nombre y apellidos: PAUL ROBERTO PIMINCHUMO LARA

Área: PCB ENAVES

DNI: 43531397

Firma: .....

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

PREGUNTAS DEL CUESTIONARIO

PROPUESTA DE CURSO DEL PLAN DE CONTINUIDAD OPERATIVA (PCO)	ESCALA VALORATIVA			
1.- "¿Considera que la APN debe establecer lineamientos mínimos para el establecimiento de cursos de capacitación del PCO para los administradores portuarios que pertenecen al Sistema Portuario Nacional?	1	2	3	4
2.- "¿Cree usted que se debe contar con un silabo para el desarrollo del curso de capacitación del PCO para los administradores portuarios que pertenecen al Sistema Portuario Nacional?	1	2	3	4
3- ¿Sería beneficioso para los administradores portuarios que todo su personal se encuentre capacitado respecto al objeto, contenido y aplicación del PCO?	1	2	3	4
4.- ¿Considera usted que la propuesta del curso de capacitación del PCO permitirá estandarizar las exigencias mínimas que debe conocer cada uno de los integrantes de las administraciones portuarias?	1	2	3	4
5.- ¿Cree usted que no contar con un curso de capacitación del PCO, podría incrementar el riesgo de no cumplir eficientemente con las disposiciones establecidas en el citado documento de gestión, frente a la ocurrencia de un evento disruptivo de origen natural?	1	2	3	4

Nombre y apellidos: José Luis Gil Mori

Área: REDENAVES

DNI: 43813474

Firma: