



PERÚ

Autoridad Portuaria
Nacional



UNCTAD

TRAINFORTRADE



CONCIENTIZACIÓN Y PROCEDIMIENTO A SEGUIR POR PERSONAL PARA DISMINUIR LA CONTAMINACIÓN DE LA CARGA EN EL TERMINAL PORTUARIO CALLAO

Curso de Gestión Moderna de Puertos

Programa de Capacitación Portuaria de la Conferencia de las
Naciones

Unidas para el Comercio y Desarrollo

(UNCTAD)

Con el auspicio de la Autoridad Portuaria Nacional

Realizada por : Angela Patroni Ygreda
Institución : Autoridad Portuaria Nacional
País : Perú
Fecha : Setiembre 2016
Asesor : Luis García Lumbreras
Teodoro Agüero Fizcarral
Cargo : Especialista de la
Unidad de Protección y Seguridad

Índice

<i>Resumen Informativo</i>	1
<i>Agradecimiento</i>	3
<i>CAPITULO I</i>	4
<i>Justificación</i>	4
<i>Antecedentes y Contexto</i>	6
<i>Objetivo de la investigación</i>	7
<i>CAPITULO II Desarrollo del tema</i>	8
<i>2.1 Descripción del problema</i>	8
<i>2.2 Factores que causan el problema</i>	8
<i>2.3 Las consecuencias de los problemas</i>	8
<i>CAPITULO III: Finalidad</i>	9
<i>3.1 Conformación de un comité de Protección del Puerto para combatir y mitigar la contaminación de los contenedores de exportación.</i>	9
<i>3.1.1 Problema</i>	9
<i>3.2 Objetivo general</i>	9
<i>3.3 Objetivo específico</i>	9
<i>3.4 Resultados esperados</i>	9
<i>CAPITULO IV: Estrategia de mejora</i>	10
<i>4.1 Estructura de la organización del sistema de protección portuaria a nivel nacional y su enlace a nivel del puerto.</i>	10
<i>4.2 Finalidad de la Comisión de Protección del Puerto (CPP)</i>	12
<i>4.3 Objetivos de la Comisión de Protección del Puerto (CPP)</i>	12
<i>4.4 Alcances de la Comisión de Protección del Puerto (CPP)</i>	13
<i>4.5 Composición de la Comisión de Protección del Puerto (CPP)</i>	13
<i>4.6 Composición de la Sub Comisión de Planeamiento Operativo</i>	14
<i>4.7 Composición de la sub comisión de tráfico ilícito de drogas</i>	14
<i>4.8 Composición de la sub comisión de seguridad portuaria</i>	15
<i>4.9 Estructura orgánica del CPP</i>	15
<i>4.10 Funciones y atribuciones de la comisión de protección del puerto.</i>	16
<i>4.11 Atribuciones en materia de normatividad</i>	17
<i>4.12 Atribuciones en materia de prevención</i>	18
<i>4.13 Atribuciones en situación de crisis</i>	19

4.14	<i>Atribuciones en materia de control y vigilancia</i>	19
4.15	<i>Funciones de la sub comisión de planeamiento operativo</i>	19
4.16	<i>De la sub comisión de tráfico ilícito de drogas</i>	20
4.17	<i>De la sub comisión de seguridad portuaria</i>	21
4.18	<i>Enlaces de la comisión de protección del puerto con la APN y la estructura del sistema de comunicaciones para el funcionamiento de la comisión de protección del puerto con los organismos.</i>	21
4.18.1	<i>Establecimiento de los enlaces de la cpp con la apn</i>	21
4.19	<i>Estructura del sistema de comunicaciones para el funcionamiento del CPP con los órganos involucrados</i>	22
4.19.1	<i>Sistema Primario</i>	22
4.20	<i>Sistema alterno de comunicaciones y punto de contacto</i>	23
4.21	<i>Procedimientos y salvaguardas necesarias para garantizar la continuidad de las comunicaciones</i>	23
4.21.1	<i>nivel de protección 1 (alerta verde).-</i>	23
4.21.2	<i>nivel de protección 1 (alerta azul).-</i>	24
4.21.3	<i>nivel de protección 1 (alerta amarilla)</i>	24
4.21.4	<i>nivel de protección 2 (alerta naranja)</i>	25
4.21.5	<i>nivel de protección 3 (Alerta Roja)</i>	25
4.22	<i>Procedimiento de comunicaciones en caso de incidentes que afectan la protección del puerto.</i>	25
	CAPITULO V: Sensibilización, Ejercicios y Prácticas	28
5.1	<i>Importancia</i>	28
5.2	<i>Beneficios</i>	28
	CAPITULO VI : Marco Normativo	30
	CAPITULO VII: Marco Teórico	31
7.1	<i>La OMI</i>	31
7.2	<i>Qué es exactamente la OMI?</i>	31
7.2.1	<i>Qué hace la OMI?</i>	32
7.2.2	<i>Por qué necesitamos una organización internacional que se ocupe del transporte marítimo?</i>	32
7.2.3	<i>Convendría que la OMI desempeñase cierta función policial?</i>	33
7.2.4	<i>La seguridad del transporte marítimo y el medio marino, ¿han mejorado gracias a la OMI?</i>	34
7.2.5	<i>Se preocupa la OMI por la seguridad marítima?</i>	35

7.2.6 Se ha ocupado la OMI de los actos de piratería en el mar?	36
7.3 Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP)	37
7.3.1 Concepto	37
7.3.2 Estructura del Código	38
7.3.3 Código PBIP	40
7.3.4 Ámbito de aplicación	40
7.3.5 Evaluación de la protección y plan de protección de la instalación portuaria	41
7.3.6 Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP)	41
7.3.7 Objetivos del Código	42
7.3.8 Quiénes están obligados a cumplir con el Código?	43
7.3.9 Responsabilidades de las instalaciones portuarias	43
7.3.10 Por qué es necesario el Código PBIP?	45
7.3.11 ¿Quiénes son los encargados operativos del código?	45
7.4 Tráfico Ilícito de Drogas	47
7.5 Panorama Global	48
7.5.1 Drogas, Prevalencia y Muerte	48
7.5.2 Cocaína	49
7.5.3 Delitos Conexos	50
7.6 Normativa Nacional - Decreto Legislativo N° 1241	50
7.6.1 Artículo 2 - Autoridades competentes y entidades de apoyo	50
CAPITULO VIII Glosario de términos y abreviaturas	52
8.1 Definiciones	52
8.2 Abreviaturas	55
Conclusiones	56
Recomendaciones	57
Bibliografía	58
ANEXOS	59
1.- Rutas y porcentaje de salida de droga del Perú	59
2.- Flujo de Exportación y Entidades responsables por Fase	60
3.- Droga decomisada en el Ámbito Marítimo	61

Resumen Informativo

En el presente trabajo, se ha efectuado un análisis de la situación del tráfico ilícito de drogas en el puerto del Callao, considerando que el Perú es el segundo productor de la hoja de coca con un estimado de 50,000 hectáreas de cultivo de los cuales aproximadamente 10,000 hectáreas son utilizadas en la producción de fármacos autorizados y el consumo tradicional mediante el “Chacchado”; se estima que lo restante 40,000 hectáreas se destinan a la producción de clorohidrato de cocaína que representaría aproximadamente una producción anual de 300 TM de clorohidrato de cocaína.

Por fuente de la DIRANDRO se conoce que el 50% de la droga que sale del país lo hace utilizando la vía aérea desde la zona de producción empleando avionetas ilegales que usan pistas de aterrizaje clandestino, el 15% sale por medio de las fronteras terrestres en el norte y sur del país y el 35% lo hace utilizando los puertos y el litoral por vía marítima. Ante esta situación en los años 2014, 2015 en el puerto del Callao se detectaron casos de contaminación de contenedores con dirección a puertos de EE.UU., Europa y el Asia.

Ante esta situación el Estado reaccionó e implemento medidas de mitigación de carácter legislativo y operativo a través de las distintas autoridades competentes como la PNP, SUNAT, Ministerio de Defensa, APN, MTC entre otros, sin embargo en la presente investigación se ha podido apreciar que no existe aún un mecanismo jurídico del Estado que sirva para conformar un grupo coordinado donde se complemente todas las acciones implementadas por las distintas autoridades competentes en la lucha contra el narcotráfico, donde se comparta información y medios disponibles para combatir el Tráfico Ilícito de Drogas (TID) en los puertos.

El presente estudio propone la conformación de un comité de protección del puerto del Callao integrado por todas las autoridades competentes en la lucha contra el TID, donde exista una obligación que parte de un instrumento jurídico transversal a todos los sectores del Estado, para conformarse, compartir información, medios, coordinar actividades, aprobar una evaluación de protección del puerto, aprobar el plan de protección del puerto alineado con los planes de protección de las instalaciones portuarias.

Paradójicamente podríamos mencionar que mientras las organizaciones criminales realizan sus actividades ilícitas de manera organizada (crimen organizado), en los organismos del Estado que tienen responsabilidad en combatir el TID, falta organizarse mejor.

La propuesta de la conformación del comité de protección del puerto del Callao del presente trabajo, ha tomado como referencia las recomendaciones prácticas de protección elaboradas por la Organización Marítima Internacional.

El TID en el puerto del Callao afecta el comercio exterior del país, las cargas contaminadas en la mayoría de casos se hace utilizando modalidades del gancho ciego, donde el exportador no se entera de la contaminación de su carga sino hasta que es descubierto en el puerto de origen o el puerto de destino y en muchos casos hace que se pierda el embarque y no pueda atenderse a sus compradores con los productos solicitados.

AGRADECIMIENTO: *A todos los profesores del curso por entregar sus conocimientos y experiencias de manera clara y desinteresada para hacernos mejores personas y profesionales en bien de nuestro país.*

CAPITULO I

Justificación

La Organización de Naciones Unidas (ONU), conformada por Estados soberanos que se afilian voluntariamente, tiene como propósito colaborar en pro de la paz mundial, promover la amistad y apoyar el progreso económico y social de las naciones. Entre sus organismos especializados, tiene a la Organización Marítima Internacional (OMI), que promueve la cooperación entre los estados y la industria del transporte, para garantizar entre otros, un comercio marítimo internacional seguro y protegido.

Como resultado de la reunión tripartita de expertos sobre vigilancia, seguridad y salud, convocada por la Organización Marítima Internacional (OMI), llevada a cabo en Ginebra, en el año 2003, se formuló el “Repertorio de recomendaciones prácticas sobre protección en los puertos”, el mismo que aspira promover entre los Estados Miembro, un enfoque común en cuestión de la protección de los puertos y en cuyo contenido, entre otros, propone la necesidad de la creación en cada puerto, de una Comisión asesora sobre la protección en el puerto, a fin de actuar como Órgano Consultivo en materia de protección, al igual que participar en la aplicación permanente del Plan de Protección del Puerto, desarrollado para tal fin.

El Repertorio de recomendaciones prácticas sobre la protección en los puertos tiene como finalidad ayudar a los gobiernos, a los empleadores, a los trabajadores y a otros interesados a reducir la amenaza que representan los actos ilícitos para los puertos. El Repertorio da orientaciones encaminadas a elaborar y aplicar una estrategia de protección en los puertos que contribuya a neutralizar tales amenazas para la protección.

Las medidas recomendadas en el Repertorio se aplicarán en todo el puerto, incluidas sus instalaciones, tal como se define en el Código PBIP; sin embargo, no deberían sustituir las medidas de protección vigentes en el puerto. La evaluación de la protección del puerto (EPP) y el plan de protección del puerto (PPP) deberían tener en cuenta las medidas de protección en las instalaciones portuarias, prestando particular atención a la relación entre cada una de ellas y el resto del puerto.

El Repertorio recomienda entre otras cosas:

Que se cree un comité asesor sobre la protección del puerto.

Promover una sensibilización respecto de la protección en el puerto y una formación del personal que le permita desempeñar sus cometidos y tareas.

Antecedentes y Contexto

Problemática del Narcotráfico y Crimen Organizado en el Puerto del Callao

Información propalada a través de medios televisivos, prensa escrita, radial e incautaciones de drogas en el Puerto del Callao, sobre mafias y bandas del narcotráfico, donde se han visto involucrados algún personal de la PNP y trabajadores portuarios, quienes introducen droga en contenedores listos para ser embarcados al exterior.

El 01 de abril de 2015, una camioneta porsche fue atacada con 24 balazos y 02 granadas en el Distrito de San Miguel, el atentado tenía como blanco a Gerald Oropeza López, (accionista de la empresa Sergero S.A.C) y hasta ese momento un completo desconocido.

Los explosivos no solo hicieron arder la camioneta, también destaparon una de las más importantes redes de narcotráfico del país; La mafia silencio a piezas importantes de este caso que ha alcanzado a la policía, la fiscalía, el poder judicial, el puerto del Callao e incluso la política.

Las primeras hipótesis de la Policía señalan que Oropeza era un servidor de la mafia Italiana (Ndrangheta = Coraje), esta organización según la Dirandro, Controla en Europa los envíos y llegadas de drogas desde todos los puertos del mundo.

Los agentes de la Dirandro sospechan que Oropeza acopiaba cocaína proveniente del valle de los ríos de Apurímac, Ene y Mantaro (Vraem) y del Alto Huallaga, para luego enviarla desde el Puerto del Callao a Europa.

Las investigaciones apuntan que la cocaína se camuflaba en los almacenes de las empresas de servicios de limpieza que tiene Oropeza. El cargamento se traía a Lima vía terrestre hasta llegar al Puerto del Callao, y una vez en el Puerto eran destinadas a diferentes países como México, Panamá, República Dominicana y Europa.

Objetivo de la investigación

Proponer al gobierno nacional, la conformación de un comité de Protección del Puerto, el cual esté constituido por las autoridades competentes del puerto del Callao, involucradas en la protección y seguridad del comercio marítimo internacional, para articular las diferentes acciones que realizan las diversas autoridades en el marco de sus competencias con la finalidad de mitigar las amenazas identificadas.

CAPITULO II

2. Desarrollo del tema

2.1 Descripción del problema

Contaminación de los contenedores de exportación con droga en los terminales del Puerto del Callao.

2.2 Factores que causan el problema

- *Incremento del cultivo de la hoja de coca*
- *Trafico insumos químicos fiscalizados para la producción de cc*
- *Incremento de organizaciones delictivas*
- *Alto valor en el extranjero de la cocaína*
- *Corrupción de funcionarios y personal de las instalaciones portuarias*

2.3 Las consecuencias de los problemas

- *Las cargas de exportación por contenedores se están viendo afectadas por la contaminación del TID.*
- *Deterioro de la imagen del puerto y del país ante la comunidad internacional*
- *Incremento de los fletes comerciales desde el puerto del callao corrupción*
- *Pérdida de posicionamiento del puerto del callao como puerto hub de la región*

CAPITULO III

3. Finalidad

3.1 Conformación de un comité de Protección del Puerto para combatir y mitigar la contaminación de los contenedores de exportación

3.1.1 Problema

Sensibilización del personal involucrado en la protección de la cadena logística del comercio marítimo internacional en el puerto del Callao.

3.2 Objetivo general

Reducir el tráfico ilícito de drogas desarrollando cursos para sensibilizar al personal de protección, asimismo la conformación de un Comité de Protección.

3.3 Objetivo específico

Reducir significativamente el tráfico ilícito de drogas, así como sus delitos conexos. Desarticular, judicializar y penalizar a las organizaciones del crimen organizado.

3.4 Resultados esperados

Elevar el nivel de compromiso de la comunidad portuaria nacional y de las entidades del gobierno involucrados en la protección y seguridad del comercio marítimo internacional., para incrementar la eficacia de los esfuerzos que realiza el Perú en la lucha contra el problema mundial de las drogas, en el marco del Principio de la responsabilidad compartida.

CAPITULO IV

4. Estrategia de mejora

4.1 Estructura de la organización del sistema de protección portuaria a nivel nacional y su enlace a nivel del puerto.

El elemento primario del Sistema de Protección Portuaria del puerto, lo configuran las instalaciones portuarias de su jurisdicción, cada una en su ámbito de acción.

Por lo tanto, es a través de sus respectivos Oficiales de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP's), en coordinación con la Unidad de Protección y Seguridad (UPS-APN) como órgano de la Autoridad Portuaria Nacional, el garantizar el normal desarrollo de las actividades en el ámbito portuario, debiendo formular las previsiones y normas de protección, incluida las acciones para afrontar contingencias, emergencias y acciones, para hacer frente a las amenazas que ponen en riesgo la actividad comercial en el puerto.

Para ello, la Unidad de Protección y Seguridad de la Autoridad Portuaria Nacional (UPS-APN), designa a un representante como Oficial de Protección del Puerto (OPP), quien a su vez, mantiene enlace de coordinación y apoyo con los Oficiales de Protección de los Buques (OPB's) en la interfase Buque-Puerto y que se encuentren fuera del ámbito de acción de las instalaciones portuarias en la jurisdicción del puerto.

De otro lado, el Plan de Protección del Puerto (PPP), prevé la necesidad de hacer frente a probables escenarios, los mismos que se precisan a continuación:

- *Elementos terroristas atacan con explosivos a un buque en amarradero, en fondeadero o en tránsito en el puerto, haciendo uso de hombres rana o embarcaciones cargadas con explosivos.*
- *Elementos terroristas atacan, desde puntos conspicuos, un buque en amarradero o bienes críticos en el puerto, haciendo uso de armas de largo alcance (morteros, cohetes instalaza, etc.).*

- *Elementos terroristas atacan un buque en amarradero, o bienes críticos en el puerto, haciendo uso de una aeronave como arma.*
- *Elementos terroristas incursionan subrepticamente o de manera violenta, a través de los accesos o por el cerco perimétrico y atacan contra una nave amarrada al terminal o contra bienes críticos al interior de una instalación portuaria en el puerto.*
- *Polizones o delincuentes incursionan por mar, sometiendo o no a la tripulación de una nave fondeada, con el fin de cometer actos delictivos (polizaje, robo a mano armada) o elementos terroristas incursionan a bordo sometiendo a la tripulación, a fin de extorsionar o hacer uso de la nave, para trasladar una amenaza al puerto o a una instalación portuaria en el puerto.*
- *Robo de la carga en tránsito, desde o hacia el terminal portuario.*
- *Tráfico ilícito de armas o drogas, contaminando la carga en las diferentes etapas de la cadena logística o durante el aprovisionamiento de la nave en bahía.*
- *Daño económico a la actividad portuaria o la propiedad al interior de una instalación portuaria, ocasionada por actos de vandalismo, huelgas o paralizaciones en el puerto.*

Ante esta eventualidad, es probable que se exceda la capacidad de las instalaciones portuarias para hacer frente a los hechos, por lo que se hace necesario desarrollar Planes de Contingencia que comprometa la participación oportuna, y sistemática de elementos del orden (FFAA y PNP), cada una en el ámbito de acción que por ley le corresponda, en un principio con capacidad de desplazamiento disuasivo y, de darse el caso, con capacidad para hacer frente a cualquiera amenaza.

Por lo tanto, se hace necesario planificar las acciones que sean pertinentes, al igual que el establecer una red de comunicación, información y cooperación mutua entre los distintos actores involucrados en la protección del puerto, para lo cual se ha formulado la creación de la Comisión de Protección del Puerto (CPP) y de sus correspondientes Sub-Comisiones según se crean por convenientes.

En adición, la Autoridad Portuaria Nacional (APN), a fin de propiciar mejoras en el sistema de protección de la actividad portuaria, debe comprometer la

participación de todos los elementos involucrados en la cadena logística en el ámbito de la actividad portuaria, y así, disponer de elementos de enlace para la integración del Sistema Portuario Nacional y procurar logros en propiciar el desarrollo una actividad en beneficio propio, libre de cualquier amenaza que la involucre o comprometa su participación en el mercado.

4.2 Finalidad de la Comisión de Protección del Puerto (CPP)

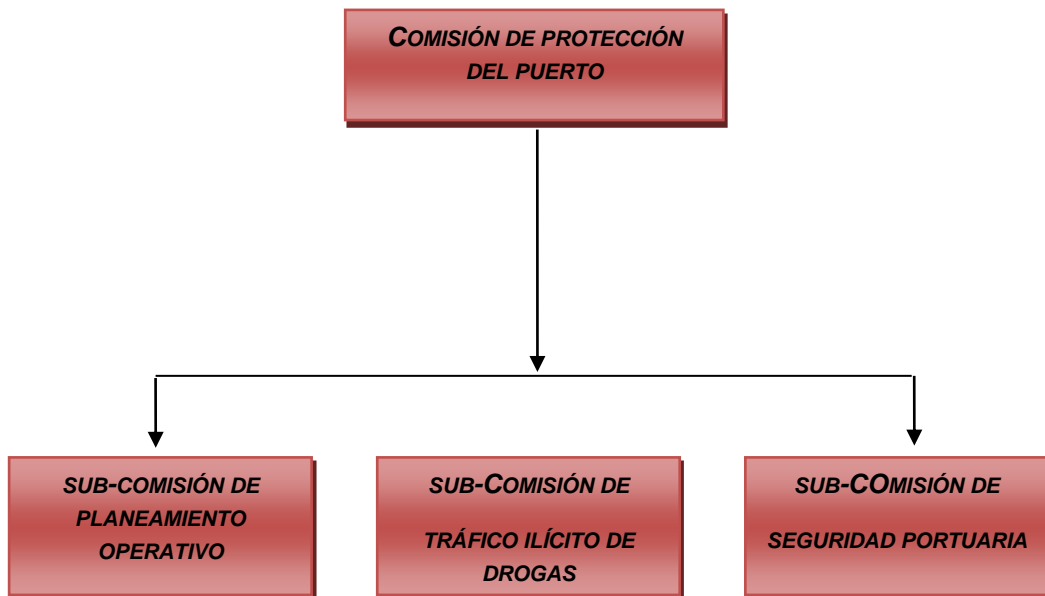
La Comisión de Protección del Puerto, tiene como finalidad el establecer una Red de Comunicación, Cooperación y Supervisión de la Acción Planeada, a fin de garantizar que las medidas de protección dispuestas en el Plan de Protección del Puerto, se conviertan en una herramienta eficiente y eficaz, para garantizar la protección de la actividad portuaria que se desarrolla en el Puerto.

4.3 Objetivos de la Comisión de Protección del Puerto (CPP)

- *Afianzar las relaciones de cooperación y comprometer la participación activa de los elementos de las fuerzas del orden (FFAA y PNP), cada uno en su ámbito de acción, en apoyo a garantizar la protección sistemática y oportuna de la actividad portuaria que se desarrolla en el puerto.*
- *Coordinar, dar a conocer y facilitar la puesta en práctica de las medidas de protección aplicables con arreglo al Plan de Protección del Puerto.*
- *Planificar y coordinar el entrenamiento conjunto de las fuerzas del orden, como elemento de apoyo a la actividad portuaria, a fin de garantizar la protección sistemática y oportuna del puerto.*
- *Constituir un órgano asesor de coordinación, supervisión, seguimiento y control de la acción planeada en la implementación de las Líneas de Acción en situación de crisis.*
- *Definir y propiciar Líneas de Acción que sean adecuadas, para mitigar el riesgo en aplicación al Código PBIP, al igual que propiciar la colaboración en el desarrollo de la Evaluación de Protección del Puerto (EPP).*

4.4 Alcances de la Comisión de Protección del Puerto (CPP)

Organismos del Estado y Fuerzas del Orden (FFAA y PNP) involucrados en los Planes de Acción.



4.5 Composición de la Comisión de Protección del Puerto (CPP)

- *Un (1) representante de la Autoridad Portuaria Nacional, en representación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quien la presidirá;*
- *Dos (2) representantes del Ministerio de Defensa, uno de los cuales deberá pertenecer a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú;*
- *Dos (2) representantes del Ministerio del Interior, Policía Nacional del Perú y Migraciones;*
- *Un (1) representante de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, en representación del Ministerio de Economía y Finanzas.*
- *Un (1) representante del Ministerio Público;*

- *Un (1) representante del Ministerio de Relaciones Exteriores, si cuenta con representante en el puerto;*
- *Un (1) representante de la Sanidad Marítima, en representación del Ministerio de Salud;*
- *Un (1) representante del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, si cuenta con representante en el puerto;*
- *Otros representantes por invitación de la Comisión de Protección del Puerto.*
- *La Autoridad Portuaria Nacional, aportará el apoyo administrativo y técnico necesario para el funcionamiento de la Comisión.*
- *Las Sub Comisiones, actuarán a órdenes de la Comisión de Protección del Puerto.*

4.6 Composición de la Sub Comisión de Planeamiento Operativo

- *Un (1) representante de la APN, quien la presidirá;*
- *El Capitán de Puerto de la jurisdicción;*
- *Un (1) representante de las FF.AA. en el puerto*
- *Un (1) representante de la Región Policial en el puerto;*
- *El Oficial de Protección del Puerto (OPP).*
- *Los representantes serán coordinados a nivel de la Comisión de Protección del Puerto.*

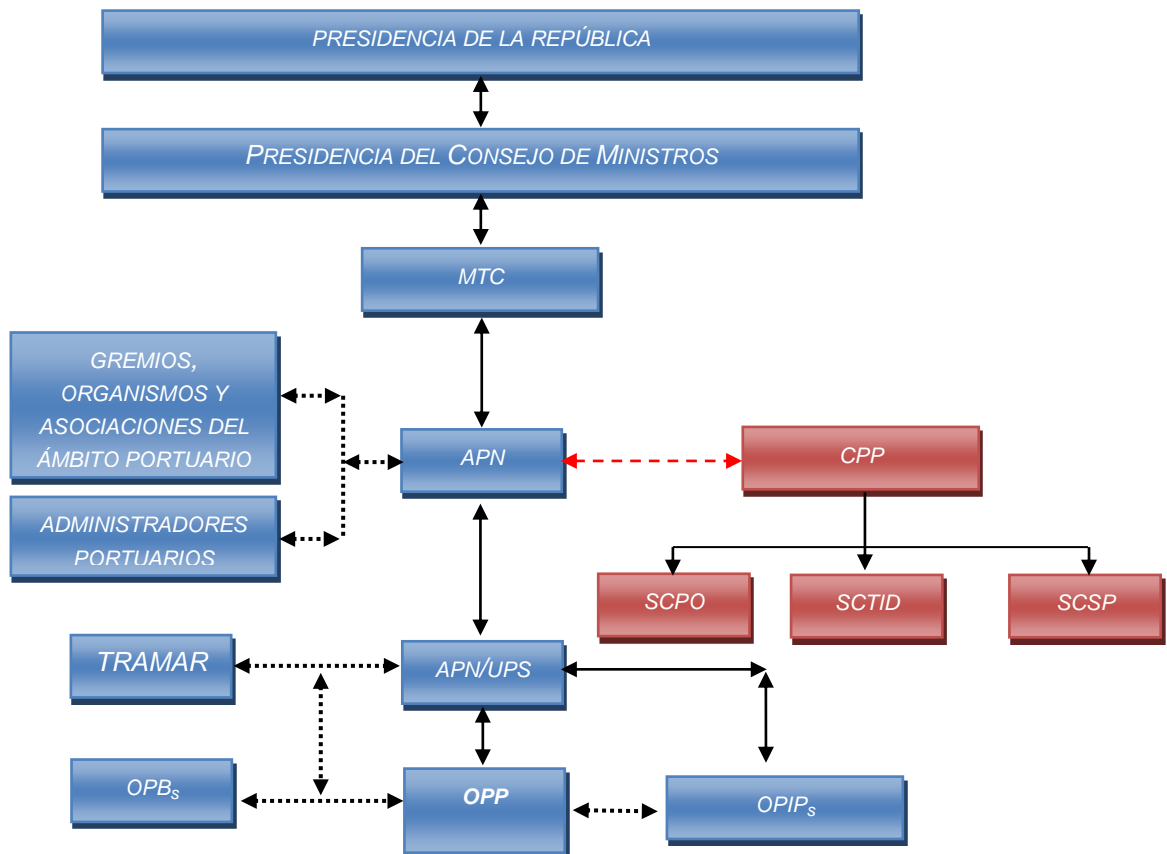
4.7 Composición de la sub comisión de tráfico ilícito de drogas

- *Un representante de la APN quien la presidirá;*
- *Un representante de la Policía Nacional del Perú (DIRANDRO) en el puerto;*
- *Un representante de la Fiscalía Especializada en Tráfico Ilícito de Drogas en puerto;*
- *Un representante de la Intendencia de Aduana Marítima en el puerto.*
- *Un (1) representante de la Capitanía Guardacostas del Puerto*

4.8 Composición de la sub comisión de seguridad portuaria

- Un (1) representante de la APN quien la presidirá;
- Un (1) representante de la Capitanía Guardacostas del Puerto;
- Un (1) representante de las FF.AA en el puerto;
- Un (1) representante de la Policía Nacional del Perú en el puerto;
- Un (1) representante del Cuerpo General de Bomberos;
- Un (1) representantes de la Dirección Regional de Salud;
- Un (1) representante de la Dirección Regional de Defensa Civil;

4.9 Estructura orgánica del CPP



4.10 Funciones y atribuciones de la comisión de protección del puerto

- *Desarrollar procedimientos y protocolos de colaboración y coordinación entre los organismos y entidades participantes, entre ellas y el resto de los organismos y entidades afectadas o interesadas en materias de protección de la actividad portuaria que se desarrolla en el puerto.*
- *Sugerir y aprobar Planes de Acción que articulen la ejecución del Plan de Protección del Puerto en función a las amenazas que se hayan definido y a los requerimientos que sean necesarios para mitigar el riesgo.*
- *Asesorar a la Autoridad Portuaria Nacional en materia de protección, a fin de prever y definir medios que sean necesarios para mitigar el riesgo respecto a la actividad portuaria que se desarrolla en el puerto.*
- *Emitir informe sobre la Evaluación y el Plan de Protección del Puerto y sus modificaciones, con carácter previo a su aprobación a cargo de la Autoridad Portuaria Nacional.*
- *Asistir a la Autoridad Portuaria Nacional en situación de crisis, constituyéndose en un órgano asesor, de coordinación, supervisión, seguimiento y control de la acción planeada.*
- *Colaborar en la programación y el desarrollo de los ejercicios y prácticas de protección, con la participación de todos los elementos de apoyo a las operaciones según se precisan en los Planes de Acción que articulen el Plan de Protección del Puerto.*
- *En adición, en función al Nivel de Protección, cada integrante de la Comisión de Protección del Puerto, en su ámbito de aplicación, deberá asumir las siguientes responsabilidades.*
- **NIVEL DE PROTECCIÓN 1 (Alerta Verde)**
 - a) *Mantener actualizada una apreciación de la situación en el ámbito portuario, a fin de integrar, y/o modificar la Evaluación de Protección del Puerto, Evaluación que servirá para desarrollar Planes de Acción, a fin de garantizar el normal desarrollo de la actividad portuaria según sea requerido.*
 - b) *Integrar los Planes de Acción de cada sector, con el fin de mantener niveles de riesgo aceptable en el ámbito portuario, y a su vez, tener una capacidad de reacción inmediata para hacer frente a las amenazas cuando esta se haga presente.*

- c) *Desarrollar procedimientos para recopilar y compartir información de inteligencia y desarrollar análisis de las vulnerabilidades y probables amenazas a fin de prevenir cualquier actividad que ponga en riesgo la actividad portuaria en el puerto.*
- d) *Propiciar la mejora continua en las medidas de protección adoptadas.*
- e) *Cada uno de sus miembros en el ámbito que le corresponda, deberá coordinar la disponibilidad de medios para afrontar los posibles escenarios que puedan concretar una amenaza.*
- f) *Fomentar entre las autoridades, la toma de conciencia de las responsabilidades que les compete, a fin de garantizar la protección y seguridad, cada uno en su ámbito de aplicación*
- **NIVEL DE PROTECCIÓN 1 (Alerta Azul)**
Se constituyen en sesión extraordinaria y analizan la situación, estableciendo planes de acción para mitigar el riesgo, y cada integrante, en su sector, alerta a los elementos operativos de su organización y coordina la probable asignación de medios.
- **NIVEL DE PROTECCIÓN 1 (Alerta Amarilla)**
Implementar y mantener en sesión permanente la Comisión de Crisis, según corresponda.
- **NIVEL DE PROTECCIÓN 2 (Alerta Naranja)**
 - a) *La Comisión de Protección del Puerto se reunirá en sesión extraordinaria y se mantendrá informado de la evolución de los probables sucesos, coordinando el soporte que sea necesario brindar.*
 - b) *Se desactiva la Sub-Comisión de Planeamiento Operativo de Protección y se constituye en apoyo a la Comisión de Crisis a tiempo completo.*
- **NIVEL DE PROTECCIÓN 3 (Alerta Roja)**
Las Sub-Comisiones permanecen desactivadas y se mantiene la participación de la Comisión de Crisis.

4.11 Atribuciones en materia de normatividad

- *Proponer a la Autoridad Portuaria Nacional, políticas y estrategias en materia de protección de la actividad portuaria para el puerto.*

- *Propiciar entre los organismos responsables, el estricto cumplimiento del Plan de Protección del Puerto, así como las demás disposiciones legales y reglamentarias que al efecto se emitan.*
- *Elaborar y aprobar el programa anual de trabajo de la propia Comisión.*
- *Establecer anualmente las metas que se proponga cumplir la Comisión, indicando los periodos que correspondan para su ejecución.*
- *Elaborar y mantener permanentemente actualizados el Reglamento Interno de funcionamiento de la propia Comisión.*

4.12 Atribuciones en materia de prevención

- *Proponer a la Autoridad Portuaria Nacional el cambio de Nivel de Protección que sea pertinente, para garantizar el normal desarrollo de la actividad portuaria en el puerto.*
- *Definir la problemática del Sistema de Protección de la actividad portuaria para el puerto y proponer a la Autoridad Portuaria Nacional el orden de prioridades para su atención.*
- *Propiciar mejoras que sean pertinentes en los planes de acción en función a las amenazas y las vulnerabilidades del sistema de protección portuaria que se han definido en la Evaluación de Protección del Puerto y como resultado en la evolución de la misma.*
- *Establecer y operar los mecanismos de comunicación y coordinación con las instituciones y organismos públicos del Estado, que se encuentren vinculados a la protección portuaria para el puerto.*
- *Con la participación de los órganos de inteligencia de las instituciones que la conforman, disponer de un estado situacional del puerto, lo que debe permitir evaluar y ponderar el Nivel de Riesgo, a fin de prevenir actividades que pongan en riesgo la actividad portuaria.*
- *Requerir un reporte permanente del Mapa de Riesgos del Sistema de Protección Portuaria, al igual que datos estadísticos de su evolución en el tiempo.*

4.13 Atribuciones en situación de crisis

- *Constituirse en sesión permanente en situaciones de evidente amenaza a la actividad portuaria en el puerto, a fin de definir, a nivel estratégico, las acciones que procedan, para garantizar el empleo coordinado de medios para hacer frente a la crisis, hasta el restablecimiento regular de los servicios en el puerto.*
- *Establecer los mecanismos de comunicación y coordinación que sean pertinentes, a fin de proporcionar o recibir el apoyo que sea necesario, hasta lograr el restablecimiento regular de los servicios en el desarrollo de la actividad portuaria en el puerto.*

4.14 Atribuciones en materia de control y vigilancia

- *Evaluar trimestralmente los avances de su Programa Anual de Trabajo y en su caso, disponer las medidas preventivas y correctivas que considere pertinentes.*
- *En adición, será atribución exclusiva del Presidente de la Comisión de Protección del Puerto lo siguiente:*
- *Convocar en reunión extraordinaria a la Comisión de Protección del Puerto;*
- *Hacer uso del voto dirimente según se formule en su propio reglamento;*
- *Invitar a participar en las reuniones de la Comisión, a representantes de organismos públicos y privados, de considerarse conveniente por acuerdo de la Comisión.*
- *Presidir la Comisión de Crisis*

4.15 Funciones de la sub comisión de planeamiento operativo

- **NIVEL DE PROTECCIÓN 1.**
En coordinación con cada uno de los organismos del Estado a los cuales representan, a requerimiento de la Comisión de Protección del Puerto, desarrollar Planes de Acción en su ámbito de aplicación, a fin de hacer frente a las probables amenazas que se hayan definido en la Evaluación de Protección del Puerto, de manera tal que sea posible prever el empleo

eficaz de los medios en función a los Niveles de Protección según sea requerido.

- **NIVEL DE PROTECCIÓN 2 y 3.**

Queda desactivada la Sub-Comisión y se integran a la Comisión de Crisis, debiendo coordinar los medios que sean requeridos, al igual que mantener informada a la Comisión de Protección del Puerto, respecto al Plan de Movilización de los Medios y cualquier suceso que difiera según se haya previsto en los Planes de Acción.

- *Actuar como oficiales de enlace en los organismos que representan, debiendo activar y supervisar los Centros de Comando y Control en su respectiva organización.*

4.16 De la sub comisión de tráfico ilícito de drogas

En coordinación con cada uno de los organismos del Estado a los cuales representan, a requerimiento de la Comisión de Protección del Puerto, desarrollar Planes de Acción en su ámbito de aplicación, a fin de hacer frente al Tráfico Ilícito de Drogas, procurando lo siguiente:

- a) Armonizar procedimientos y llevar a cabo operaciones conjuntas sin interferir en las responsabilidades que les confiere la ley.*
- b) Integrar los equipos de investigación, mediante la armonización de los procedimientos de actuación y procesamiento y análisis de la información pertinente.*
- c) La cooperación y el desarrollo de iniciativas conjuntas.*
- d) Integrar un sistema de ponderación de riesgos como elemento de apoyo al análisis de la información.*
- e) Priorizar operaciones de inteligencia e interceptación, antes de que la droga ingrese a la instalación portuaria.*
- f) Desarrollar un programa anual de objetivos comunes que profundice la cooperación entre los organismos involucrados en la lucha contra el Tráfico Ilícito de Drogas.*

4.17 De la sub comisión de seguridad portuaria

- **NIVEL DE PROTECCIÓN 1.**

En coordinación con cada uno de los organismos del Estado a los cuales representan, a requerimiento de la Comisión de Protección del Puerto, desarrollar Planes de Acción en su ámbito de aplicación, a fin de hacer frente a los probables escenarios que puedan comprometer la seguridad ciudadana y/o a los trabajadores que interactúan en el ámbito portuario, al igual que pasajeros o tripulantes, en caso se concrete una amenaza a la protección en puerto; de manera tal que sea posible prever el empleo eficaz de los medios según sea requerido.

- **NIVEL DE PROTECCIÓN 2 y 3.**

Queda desactivada la Sub-Comisión y se integran a la Comisión de Crisis, debiendo coordinar los medios que sean requeridos, al igual que mantener informada a la Comisión de Protección del Puerto, respecto al Plan de Movilización de los Medios y cualquier suceso que difiera según se haya previsto en los Planes de Acción.

- *Actuar como oficiales de enlace en los organismos que representan, debiendo activar y supervisar los Centros de Comando y Control en su respectiva organización.*

4.18 Enlaces de la comisión de protección del puerto con la APN y la estructura del sistema de comunicaciones para el funcionamiento de la comisión de protección del puerto con los organismos

4.18.1 Establecimiento de los enlaces de la cpp con la apn

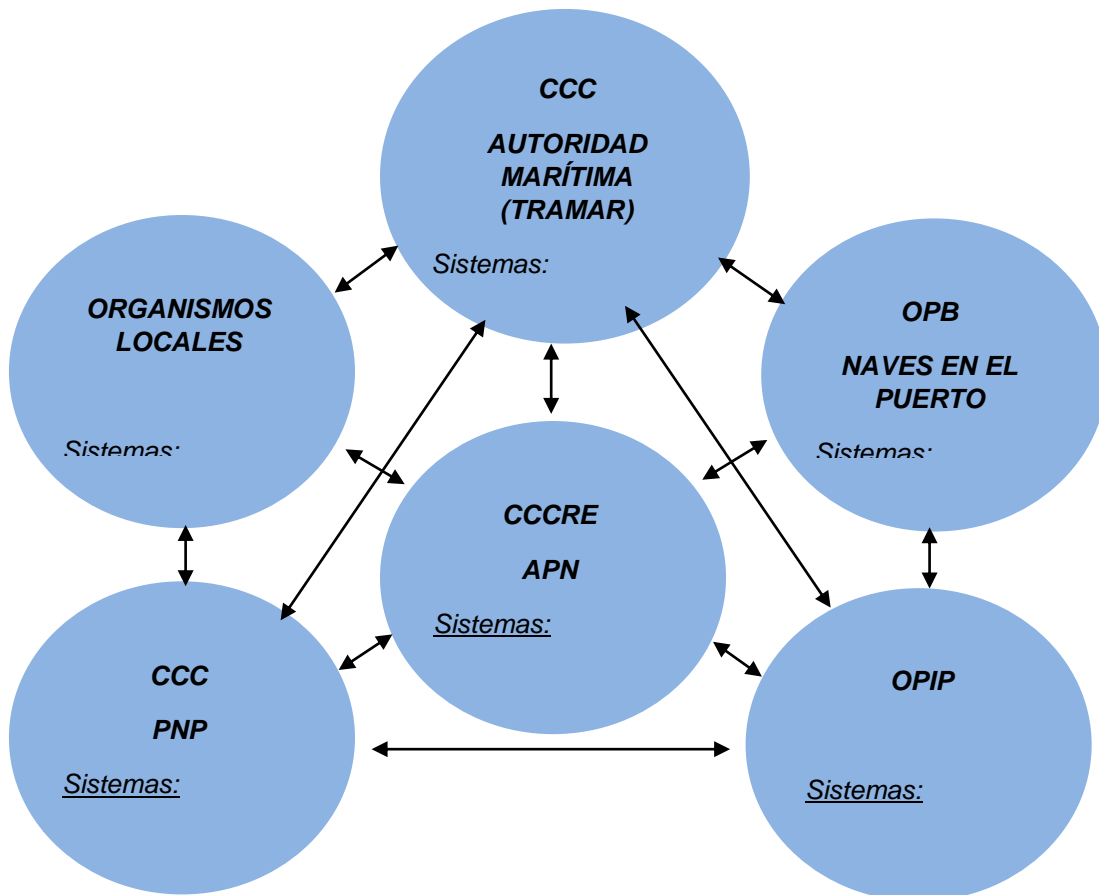
En condición normal, los enlaces serán por los canales apropiados dispuestos en la Ley Orgánica de la APN y/o disposiciones específicas.

En caso de Emergencia y/o Crisis se utilizará el sistema de comunicaciones que se indica en el capítulo VIII.

4.19 Estructura del sistema de comunicaciones para el funcionamiento del CPP con los órganos involucrados

4.19.1 Sistema Primario

El sistema de comunicación dedicado a la protección del puerto, debe ser un sistema en tiempo real; es decir, cada uno de los responsables en sus respectivas organizaciones debe activar y mantener las acciones de respuesta en forma permanente a través de un sistema troncalizado, enlazados entre sí, y estos a su vez con las demás organizaciones, según el siguiente esquema, haciendo uso de los equipos que disponen:



4.20 Sistema alternativo de comunicaciones y punto de contacto

Cada uno de los responsables del sistema de protección del puerto, tendrá asignado una línea de telefonía fija y otra de telefonía móvil, el cual servirá como sistema alternativo de comunicaciones ante la probabilidad de que falle el sistema primario y a su vez servirá como punto inicial de contacto. Por lo tanto, cada uno de los Centros de Comando y Control deberá disponer de un directorio telefónico y un listado de contactos, información que será actualizada una vez al mes y cuando esto sea necesario.

De igual manera se establece como sistema alternativo de comunicaciones y como punto inicial de contacto, el uso del correo electrónico, el mismo que será utilizado para activar el sistema de alerta.

4.21 Procedimientos y salvaguardas necesarias para garantizar la continuidad de las comunicaciones

A fin de garantizar la salvaguarda en la continuidad de las comunicaciones, en todos los sistemas de comunicaciones, dispondrán de una fuente de alimentación alterna que le permita mantener las comunicaciones por un periodo indeterminado.

Con el mismo propósito se llevarán a cabo pruebas de comunicaciones en la frecuencia según se establece a continuación, el mismo que debe quedar registrado en el libro de incidencias de cada una de las partes involucradas:

4.21.1 NIVEL DE PROTECCIÓN 1 (Alerta Verde).-

- a) El primer lunes de cada mes par, a 10:00 horas, se efectuarán pruebas de comunicaciones del sistema extranet (VPN), siendo el Centro de Control Comunicaciones y Respuesta a Emergencias (CCCRE) de la UPS, el responsable de dirigir la prueba: asimismo, mensualmente se efectuará prueba de comunicaciones de los teléfonos fijos y móviles con las organizaciones e instituciones que forman parte de la comunidad portuaria y organismos del Estado involucrados con la protección.*

- b) *Los Oficiales de Protección de cada una de las Instalaciones Portuarias (OPIP's), efectuarán prueba de comunicaciones telefónicas y radiales (si cuentan con equipos de radio) con la Autoridad Portuaria Nacional (CCCRE) cada 30 días; asimismo, diariamente, a 09:00 hrs., efectuará prueba de comunicaciones radiales o telefónicas con la o las naves en operaciones de interfaz.*
- c) *El responsable del Sistema de Gestión del Tráfico Portuario en el área acuática (TRAMAR), llevará a cabo prueba de comunicaciones con las naves en fondeadero al relevo de guardia.*

4.21.2 NIVEL DE PROTECCIÓN 1 (Alerta Azul).-

- a) *Al activarse la alerta azul, se dará acuse de recibo, haciendo uso del sistema de comunicaciones de correo electrónico y simultáneamente se activará el sistema extranet (VPN).*
- b) *Diariamente, a 09:00 horas, se efectuarán pruebas de comunicaciones del sistema extranet (VPN), al igual que prueba de comunicaciones del sistema de telefonía fija entre los diferentes Centros de Comando y Control.*
- c) *El responsable del Sistema de Gestión de Tráfico Portuario en el área acuática (TRAMAR), alertará a las naves en fondeadero y llevará a cabo prueba de comunicaciones con la Capitanía Guardacostas Marítima correspondiente y las unidades destinadas al patrullaje en el área acuática del puerto, al relevo de guardia.*

4.21.3 NIVEL DE PROTECCIÓN 1 (Alerta Amarilla)

Se dota las 24 horas del día el sistema de comunicaciones extranet (VPN) y se mantienen las mismas condiciones establecidas para alerta azul.

4.21.4 NIVEL DE PROTECCIÓN 2 (Alerta Naranja)

Se implementa el sistema de reporte de novedades haciendo uso del sistema extranet (VPN), en la secuencia que se indica a continuación:

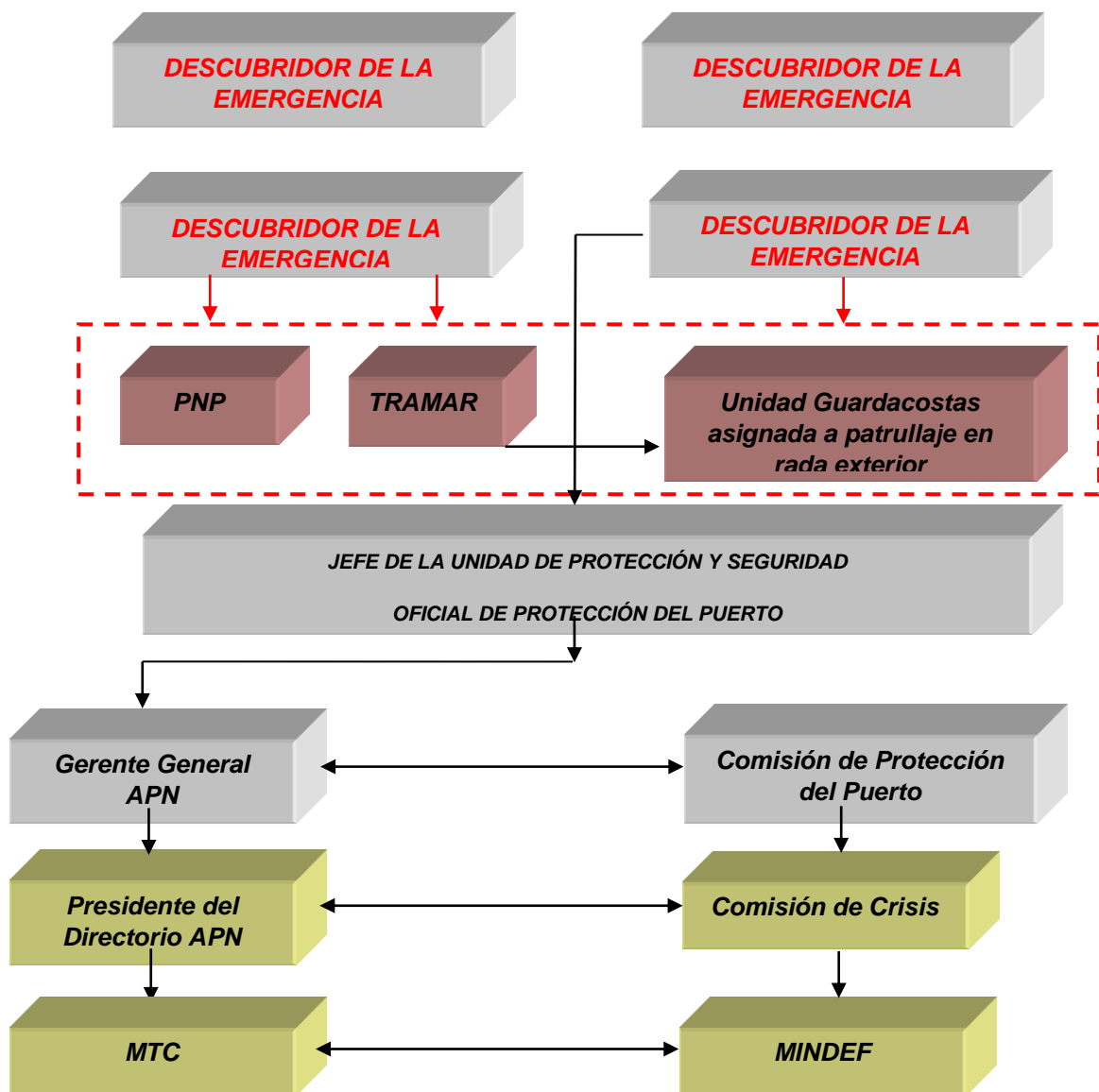
A partir de 1900 horas a 0700 horas, se efectuará cada hora y entre las 0700 y 1900 en una secuencia de cada 2 horas.

4.21.5 NIVEL DE PROTECCIÓN 3 (Alerta Roja)

El reporte de novedades queda suspendido y se formulará a requerimiento del Centro de Comando y Control de la APN.

4.22 Procedimiento de comunicaciones en caso de incidentes que afectan la protección del puerto.

En caso de producirse un incidente a la protección que pueda comprometer el sistema de protección del puerto, se debe implementar el siguiente esquema en el flujo de las comunicaciones, para permitir que todos los involucrados en la protección tomen conocimiento del incidente, a fin de iniciar las acciones de respuesta según corresponda:



El incremento de actividades ilícitas en los puertos, especialmente el narcotráfico, a través de mafias organizadas, hace necesaria la conformación de Comisiones de Protección Portuaria en los puertos nacionales, que trabajen en forma coordinada y articulada, de acuerdo a sus competencias establecidas por ley; para así, trabajando en forma integrada como estado, hacer frente a las mafias delictivas que ponen en riesgo la cadena logística de nuestro comercio marítimo internacional.

La Autoridad Portuaria Nacional (APN), como Organismo Técnico Especializado encargado del Sistema Portuario Nacional y Autoridad

competente para la aplicación del Código PBIP en lo que se refiere a las instalaciones portuarias, desarrolla la Evaluación y Plan de Protección de los puertos, de cuyo resultado se desprende la necesidad de crear una Comisión de Protección para todos los puertos, requerimiento coherente con los lineamientos que establece la Organización Marítima Internacional (OMI) en su “Repertorio de recomendaciones prácticas sobre protección en los puertos”.

CAPITULO V

5. Sensibilización, Ejercicios y Prácticas

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

Para poder reducir el tráfico ilícito de drogas, es necesario sensibilizar y capacitar al personal de protección que labora en la instalación portuaria con funciones de protección en relación al Plan de Protección de la Instalaciones Portuarias (PPIP), a fin de que se encuentren preparados para cualquier amenaza que podría suscitarse en la protección marítima y/o portuaria.

Asimismo preparar ejercicios y prácticas de protección dónde se permita verificar que el personal que labora en la protección de la instalación portuaria este completamente preparado para cualquier suceso.

5.1 Importancia

- a) Permiten verificar las competencias del personal de protección.*
- b) Garantizan la aplicación eficaz de las disposiciones del PPIP y PPB.*

5.2 Beneficios

a) Mejorar las medidas preventivas

- *Controlar el acceso al recinto portuario*

- *Prevenir el ingreso de armas, drogas y otras mercancías ilegales al recinto portuario.*

b) Aumentar la eficacia de las medidas de protección

- *Evacuación de personal*
- *Protección de bienes críticos*

c) Mejorar la capacidad de respuesta

- *Mejorar los procedimientos*
- *Mejorar la comprensión de las medidas de protección que pueda solicitar el gobierno contratante.*

d) Pasos auxiliares en la recuperación

- *Responder y mantener operaciones críticas.*

CAPITULO VI

6. Marco Normativo

- **Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional**, regula las actividades y servicios en los terminales, así como la infraestructura e instalaciones que conforman el Sistema Portuario Nacional (SPN).
- **Autoridad Portuaria Nacional (APN)**
Organismo Técnico Especializado, encargado del desarrollo del SPN; dentro de las funciones referidas a la seguridad y protección, podemos señalar las siguientes:
 - ✓ *Normar en los aspectos técnicos, operativos y administrativos, el acceso a la infraestructura portuaria, permanencia y salida de las naves y de la carga, en los puertos sujetos al ámbito de su competencia, seguridad del puerto y de las naves; así como velar por la seguridad de los puertos y terminales portuarios, y cualquier otra actividad existente o por crearse.*
 - ✓ *Coordinar, con las demás autoridades nacionales, las acciones pertinentes, para garantizar la seguridad general y la lucha contra el contrabando y los tráficos ilegales.*
- *Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuaria (PBIP).*
- *RAD N° 032-2012-APN/DIR – Manual de Ejercicios y Prácticas de Protección Portuaria.*
- *RAD N° 013-2009-APN/DIR – Estandarización de las Evaluaciones y Planes de Protección.*
- *RAD N° 013-2009-APN/DIR – Manual de Procedimientos de Protección Portuaria – MAPROP.*
- *Decreto Legislativo N° 1241: DL que fortalece la lucha contra el Tráfico Ilícito de Drogas.*
- *RAD N° 011-2016-APN/DIR – Norma técnica para la capacitación en Protección y Seguridad.*

CAPITULO VII

7. Marco Teórico

7.1 La OMI

La Organización Marítima Internacional (OMI, en inglés IMO) es un organismo especializado de las Naciones Unidas que promueve la cooperación entre Estados y la industria de transporte para mejorar la seguridad marítima y para prevenir la contaminación marina. Recientes iniciativas de la OMI han incluido reformas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) y al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los Buques (MARPOL 73/78). Su sede se encuentra en Londres, Reino Unido.

Sus primeras reuniones datan de 1959. Originalmente tenía carácter consultivo, por lo que se la conocía como OCMI (Organización Consultiva Marítima Internacional) o IMCO por sus siglas en inglés y sus recomendaciones eran de carácter optativo.

7.2 Qué es exactamente la OMI?

La Organización Marítima Internacional (OMI) es el organismo especializado de las Naciones Unidas que se ocupa de la seguridad y la protección del transporte marítimo internacional y de la prevención de la contaminación por los buques. También trata asuntos jurídicos, entre ellos las cuestiones relativas a responsabilidad civil e indemnizaciones, así como la facilitación del tráfico marítimo internacional. Fue creada en virtud de un convenio adoptado el 17 de marzo de 1948 en Ginebra, bajo los auspicios de las Naciones Unidas, y se reunió por primera vez en enero de 1959.

En la actualidad tiene 156 Estados Miembros. El órgano rector de la OMI es la Asamblea, que está integrada por los 156 Estados Miembros y se reúne normalmente una vez cada dos años. Aprueba el presupuesto para el próximo

bienio y las resoluciones y recomendaciones de carácter técnico elaboradas por los órganos auxiliares durante los dos años anteriores. El Consejo ejerce las funciones de órgano rector entre los periodos de sesiones de la Asamblea y elabora el presupuesto y el programa de trabajo para la Asamblea. El trabajo técnico principal lo efectúan el Comité de Seguridad Marítima, el Comité de Protección del Medio Marino, el Comité Jurídico, el Comité de Cooperación Técnica y el Comité de Facilitación, así como diversos subcomités.

7.2.1 Qué hace la OMI?

Cuando la OMI inició sus actividades, su principal preocupación giraba en torno a la elaboración de convenios internacionales y otro tipo de normativa en materia de seguridad y prevención de la contaminación del mar.

Si bien para fines del decenio de 1970 esta labor ya había concluido en gran medida, en los últimos años se adoptó una serie de instrumentos importantes. En la actualidad, la OMI centra sus esfuerzos en mantener actualizada su labor normativa y en garantizar que ésta sea ratificada por el mayor número posible de países. Esta labor ha tenido tanto éxito que actualmente muchos de los convenios se aplican a más del 98% del arqueo de la flota mercante mundial.

Actualmente se hace hincapié en tratar de lograr que estos convenios y otros tratados sean implantados de manera adecuada por los países que los han adoptado.

7.2.2 Por qué necesitamos una organización internacional que se ocupe del transporte marítimo?

Porque el transporte de mercaderías es una actividad de carácter internacional. Si cada nación formulara su propia legislación en materia de seguridad, el resultado sería un laberinto de leyes nacionales diferentes, y a menudo contradictorias. Así, por ejemplo, un país podría exigir que los botes salvavidas sean de acero y otro, por el contrario, de plástico reforzado con fibra de vidrio. Algunos países podrían imponer

normas de seguridad con criterios muy elevados, mientras que otros podrían ser más permisivos, sirviendo de refugio para buques deficientes.

7.2.3 Convendría que la OMI desempeñase cierta función policial?

En ocasiones se dice que la OMI debería tener algún tipo de autoridad para hacer cumplir sus reglas. Esto supondría la creación de un equipo de inspectores y una flota de patrulleros tripulados por funcionarios con derecho a abordar cualquier buque sospechado de infringir las reglas de la OMI. En la práctica, la creación de una fuerza de este tipo acarrearía un gasto descomunal -supondría la contratación de cientos, probablemente miles de personas- y sería inviable desde un punto de vista político: la mayoría de los gobiernos nunca estaría de acuerdo en permitir que los buques que enarbolan su pabellón sean abordados en aguas internacionales, y cualquier intento de establecer un sistema de sanciones y castigos sería aún más inaceptable.

La "fuerza policial de la OMI" duplicaría la labor que ya está llevando a cabo cada gobierno y no existen garantías de que vaya a repercutir de manera significativa en la seguridad y la contaminación, sobre todo en función de los gastos que entrañaría. Sin embargo, a la OMI se le ha conferido la facultad de evaluar los procedimientos de formación, examen y titulación de las Partes Contratantes del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de formación), 1978. Este fue uno de los cambios más importantes adoptados en el marco de la enmienda al Convenio llevada a cabo en 1995, la cual entró en vigor en 1997. Los gobiernos tienen que facilitar la información pertinente al Comité de seguridad marítima de la OMI, el cual evalúa si el país en cuestión cumple o no las prescripciones del Convenio. El resultado de ello es la elaboración de una lista de las Partes respecto de las cuales se ha confirmado el cumplimiento del Convenio de formación.

7.2.4 La seguridad del transporte marítimo y el medio marino, ¿han mejorado gracias a la OMI?

Si bien podemos responder esta pregunta de manera afirmativa con cierta confianza, resulta difícil comparar el transporte marítimo actual con el de cincuenta años atrás debido a los grandes cambios acaecidos en el sector durante este período. En el decenio de 1950, el transporte marítimo estaba dominado por un puñado de países marítimos tradicionales. Ellos construían los buques, los explotaban y suministraban las mercancías que transportaban sus buques.

En la actualidad, la mayoría de los buques enarbolan pabellones de países en desarrollo y sus tripulaciones provienen de todas partes del mundo. Los buques mismos han cambiado drásticamente en cuanto a su tamaño, velocidad y proyecto y, además, los factores económicos determinan que hoy día el promedio de buques sea mucho más elevado de lo que solía ser. A pesar de estos cambios, las normas de seguridad a nivel mundial son en general buenas y han mejorado considerablemente desde finales del decenio de 1970, cuando los tratados de la OMI comenzaron a entrar en vigor y el número de aceptaciones se elevó a niveles récord.

Las estadísticas no siempre cuentan toda la historia. Así, por ejemplo, un estudio realizado en el Reino Unido a principios del decenio de 1980 indicó que el número de abordajes entre buques era igual al que se había registrado diez años antes. Sin embargo, un examen más detallado reveló que el número de abordajes se había reducido de manera considerable en las zonas en las cuales se habían adoptado los dispositivos de separación del tráfico aprobados por la OMI, pero se había incrementado en la misma proporción en las zonas en las cuales no se había adoptado ninguna norma. En términos generales, la tasa de siniestros graves no ha variado mucho durante los últimos diez años, aproximadamente. Pero en vista de los cambios que se producen actualmente en el sector del transporte marítimo –en particular el progresivo envejecimiento de la flota mundial– esto es un indicio de que las medidas de la OMI están surtiendo efecto.

En lo que se refiere a la contaminación, los indicios señalan que se ha producido una notable mejora en cuanto a la contaminación causada por los buques. Esto se debe en parte a la mayor rigurosidad de los controles impuesta en virtud de los convenios de la OMI, como el Convenio MARPOL y en parte a la implantación de mejores métodos para controlar la evacuación de desechos. Según un estudio llevado a cabo por la Academia Nacional de Ciencias de los Estados Unidos la contaminación por hidrocarburos originada por los buques se redujo en alrededor de un 60% durante el decenio de 1980, coincidiendo con la entrada en vigor del Convenio MARPOL 73/78.

Aun cuando las estadísticas han de utilizarse con cuidado, hay que señalar que la incidencia de los derrames grandes es relativamente baja; un alto porcentaje de los hidrocarburos derramados es atribuible a una pequeña cantidad de grandes derrames. No obstante, en general se reconoce que los derrames de hidrocarburos procedentes del transporte marítimo han disminuido significativamente en los últimos 30 años. Las estadísticas de la Federación Internacional Anticontaminación de Armadores de Buques Tanque (ITOPF) así lo demuestran.

Todo esto es alentador. Pero la OMI es consciente de que la implantación de sus instrumentos y la continua importancia que asigna a la educación y formación marítimas son factores de crucial importancia para garantizar una navegación segura, protegida y eficiente en mares limpios.

7.2.5 Se preocupa la OMI por la seguridad marítima?

La protección marítima es parte integral de las responsabilidades de la OMI. Así, el 1 de julio de 2004 entró en vigor un régimen de protección amplio para el transporte marítimo internacional.

Las medidas de seguridad obligatorias, adoptadas en diciembre de 2002, incluyen una serie de enmiendas al Convenio SOLAS, entre las cuales la más trascendental es la que consagra el nuevo Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), que incluye prescripciones detalladas sobre

protección que deben cumplir los Gobiernos, las autoridades portuarias y las compañías navieras.

Las medidas son sometidas a examen de forma constante. Los Comités de seguridad marítima y de facilitación han iniciado el examen de las cuestiones relativas a la ciberseguridad y actualmente se ocupan de este asunto en consulta con otros organismos de las Naciones Unidas y con las organizaciones internacionales pertinentes, como la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT).

Los tratados SUA de la OMI se adoptaron en 1988 y se sometieron a una revisión completa en 2005. El objetivo de estos tratados consiste en proporcionar el marco jurídico internacional para garantizar la adopción de medidas adecuadas contra las personas que cometan actos ilícitos contra buques (y plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental). Entre los actos ilícitos comprendidos en estos tratados cabe señalar, a saber, la toma mediante la fuerza de un buque, los actos de violencia contra personas a bordo de los buques, y la colocación de dispositivos a bordo de un buque que puedan destruirlo o dañarlo.

La OMI participa en los trabajos de la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y del Equipo Especial de Ejecución de la lucha contra el terrorismo, de la Asamblea General de la ONU, mediante su participación en las visitas de evaluación a los países, la coordinación de las actividades de creación de capacidad y el intercambio sobre adelantos en materia de políticas con otros asociados y entidades de las Naciones Unidas que participan en la gestión de fronteras y el cumplimiento de la ley.

7.2.6 Se ha ocupado la OMI de los actos de piratería en el mar?

La OMI ha venido abordando los actos de piratería en el mar desde hace algún tiempo, y una serie de medidas, formuladas en cooperación con los Estados Miembros y el sector del transporte marítimo, han contribuido a reducir considerablemente los actos de piratería en aquellos lugares del mundo donde se registran focos de tensión. A

finales del decenio de 1990 y principios del decenio de 2000, la atención se centró en el mar de China meridional y en los estrechos de Malaca y Singapur. Más recientemente, desde 2005, la OMI ha abordado la piratería en las aguas frente a la costa de Somalia, en el golfo de Adén y en el océano Índico, y actualmente está poniendo en marcha una estrategia para mejorar la seguridad marítima en África Occidental y Central.

La OMI ha ejecutado satisfactoriamente un programa de varios millones de dólares para respaldar el Código de conducta de Djibouti relativo a la represión de la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques en el océano Índico occidental y el golfo de Adén, que fue adoptado en 2009.

El Fondo fiduciario del Código de conducta de Djibouti de la OMI ha financiado numerosos proyectos, coordinados por la Unidad multinacional de Ejecución del Proyecto, tendientes a mejorar la capacidad regional de lucha contra la piratería mediante el fortalecimiento de la cooperación y la coordinación regionales, en los cuatro pilares, a saber, la formación, la creación de capacidad, la asistencia judicial recíproca y el intercambio de información.

Se ha adoptado un código de conducta similar para África occidental y central, en donde la OMI actualmente está poniendo en práctica una estrategia para fortalecer la seguridad marítima con el fin de combatir los actos de piratería, los robos a mano armada perpetrados contra los buques y demás actividades ilícitas, para así apoyar el desarrollo de un sector marítimo dinámico y sostenible.

En otra región, la labor llevada a cabo por la OMI, encaminada a apoyar la coordinación y cooperación regionales en Asia sudoriental, en virtud de un programa iniciado en 1998, dio lugar a la adopción, en 2004, del Acuerdo de cooperación regional para combatir la piratería y el robo a mano armada contra buques en Asia (ReCAAP).

7.3 Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP)

7.3.1 Concepto

El Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, (también conocido como Código ISPS) es un código adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI), para establecer un marco internacional, en el ámbito marítimo, de cooperación para detectar amenazas y adoptar medidas preventivas.

En la reunión de la 22ª Asamblea de la OMI, celebrada en noviembre de 2001 y debido a los atentados del 11 de septiembre y sus consecuencias, se acordó por unanimidad que deberían elaborarse nuevas medidas legislativas relativas a la protección de los buques e instalaciones portuarias. Estas medidas fueron adoptadas en una Conferencia de los Gobiernos Contratantes (GGCC) del SOLAS (Conferencia Diplomática sobre Protección Marítima), en diciembre de 2002, con el nombre de Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, entrando en vigor en julio de 2004.

Es la primera vez que la OMI elabora normativa que afecta a instalaciones portuarias, aunque solo a lo que respecta a la interfaz buque-puerto.

Estas disposiciones pueden suponer una considerable carga para algunos gobiernos, en la medida que representan un cambio en el enfoque de la seguridad del sector marítimo internacional. Por eso se reconoce la importancia de la cooperación técnica, para ayudar a estos gobiernos a implantar las disposiciones del Código.

7.3.2 Estructura del Código

El Código ISPS está estructurado en dos partes: "Prescripciones Obligatorias" y "Orientaciones".

El código se aplica a buques en viajes internacionales con un arqueo mínimo de 500 TRB, unidades móviles de perforación submarina en alta mar e instalaciones portuarias que presten servicio a tales buques y unidades.

Para la protección de los mismos, el Código ISPS establece un marco de cooperación internacional para detectar amenazas contra la

seguridad y adoptar medidas preventivas. También define funciones y responsabilidades a nivel nacional e internacional, garantiza la recopilación e intercambio de información, ofrece una metodología para efectuar evaluaciones de la protección y garantiza la confianza de que se cuenta con las medidas de protección adecuadas.

Los Gobiernos deben determinar el nivel de protección que se aplica en un momento determinado a los buques e instalaciones portuarias, en función de la información disponible. Existen tres niveles de protección:

a) Nivel 1 (Normal): Es el nivel en el que funcionan normalmente los buques e instalaciones portuarias.

b) Nivel 2 (Reforzado): Se aplicará si hay un incremento del riesgo.

c) Nivel 3 (Excepcional): Se establece durante el período de tiempo en que sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección.

De acuerdo con las prescripciones del Código ISPS, los buques llevarán a bordo un Plan de Protección del Buque o (PPB) que deberá ser aprobado por la Administración, y operar de acuerdo a él. El plan debe indicar las medidas de protección que se deben de tomar en el buque para poder funcionar de manera permanente en el nivel 1 de protección y, las adicionales que sean necesarias para pasar y operar en los niveles 2 o 3 cuando se requiera.

El Plan contendrá las medidas para evitar la introducción de armas, explosivos, etc., el acceso no autorizado al buque y a zonas restringidas del mismo. De la misma forma se establecen los procedimientos para evaluar las amenazas, verificar las tareas de protección, informar de los sucesos, formar a las personas que intervienen en la prevención (tripulantes, etc.), realizar ejercicios y prácticas, así como responder a las instrucciones que den los gobiernos para el nivel 3 de protección.

Cada instalación portuaria también debe elaborar y mantener un Plan de Protección de la Instalación Portuaria o PPIP, basándose en una evaluación y que comprenderá los tres niveles de protección, que tendrá que ser aprobado por el gobierno, estar redactado en el idioma de trabajo de la instalación y contener, como mínimo, las medidas para evitar que se introduzcan en la instalación portuaria o en los buques armas, sustancias peligrosas para las personas, buque o puerto, o cuyo

transporte no esté autorizado, prevenir accesos no autorizados a la instalación, buques o zonas restringidas, garantizar la protección de la carga y equipos para la manipulación de la misma.

7.3.3 Código PBIP

La Organización Marítima Internacional (OMI) aprobó en 1974 un Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), que incluye un anexo conteniendo normas y requisitos técnicos para la regulación de la seguridad de los buques y de las personas. Esta normativa se concreta fundamentalmente en dos actuaciones:

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

Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, denominado Código PBIP (o ISPS, siglas en idioma inglés).

Para lograr los objetivos incluidos en el Código, los Gobiernos deberán, entre otras actuaciones, recopilar y evaluar información sobre las amenazas a la protección marítima, exigir el mantenimiento de protocolos de comunicación para los buques y las instalaciones portuarias, exigir planes de protección para el buque y para las instalaciones portuarias, y establecer sistemas y planes de protección para proporcionar, de forma coordinada, el adecuado nivel de protección de buques y de instalaciones portuarias.

7.3.4 Ámbito de aplicación

El Código se aplicará a buques dedicados a viajes internacionales (buques de pasaje, buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 GT) y a las instalaciones portuarias que presten servicio a tales buques dedicados a viajes internacionales.

7.3.5 Evaluación de la protección y plan de protección de la instalación portuaria

Cada instalación portuaria elaborará un plan de protección adecuado para la interfaz buque puerto, que incluirá los tres niveles de protección. El Plan, que deberá ser aprobado por el Gobierno correspondiente, debe ser elaborado en base al resultado de una Evaluación de la Protección de la Instalación Portuaria, que debe ser efectuada previamente, identificando los riesgos y amenazas que afectan a dicha instalación, y que determinará el nivel de vulnerabilidades de la misma.

El Plan de Protección será elaborado teniendo en cuenta el resultado de dicha Evaluación y las orientaciones del Código, y deberá incluir entre otras, medidas para:

- *Evitar que se introduzcan a bordo del buque o en la instalación portuaria armas, sustancias peligrosas, etc.*
- *Prevenir el acceso no autorizado.*
- *Procedimientos para hacer frente a amenazas y para evacuación.*
- *Identificación del Oficial de Protección y datos de contacto para las 24 horas del día.*
- *Garantizar la protección eficaz de la carga y del equipo para la manipulación de la carga.*

Puertos del Estado ha elaborado una metodología para la evaluación de la protección y la elaboración de los planes de protección de las instalaciones portuarias, que incluye el diseño de una herramienta informática, denominada ASECUREPORT, que ha sido aprobada por el Ministerio del Interior.

7.3.6 Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP)

Cada instalación portuaria contará con un Oficial de Protección, aunque una misma persona podrá ser designada oficial de protección de más de una instalación. El Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP) debe cumplir con unos requisitos de formación

adecuados, para adquirir la necesaria capacitación para cumplir con su cometido.

7.3.7 Objetivos del Código

Con objeto de alcanzar los objetivos del Código, se incluyen en él varias prescripciones funcionales, entre las que se encuentran, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes:

- 1) Establecer un marco internacional que canalice la cooperación entre Gobiernos Contratantes, organismos gubernamentales, administraciones locales y sectores naviero y portuario a fin de detectar las amenazas a la protección y adoptar medidas preventivas contra los sucesos que afecten a la protección de los buques o instalaciones portuarias utilizados para el comercio internacional.*
- 2) Definir las funciones y responsabilidades respectivas de los Gobiernos Contratantes, los organismos gubernamentales, las administraciones locales y los sectores naviero y portuario, a nivel nacional e internacional, con objeto de garantizar la protección marítima.*
- 3) Ofrecer una metodología para efectuar evaluaciones de la protección a fin de contar con planes y procedimientos que permitan reaccionar a los cambios en los niveles de protección.*
- 4) Recopilar y evaluar la información sobre las amenazas contra la protección marítima e intercambiar dicha información con los Gobiernos Contratantes interesados.*
- 5) Exigir el mantenimiento de protocolos de comunicación para los buques y las instalaciones portuarias.*
- 6) Evitar el acceso no autorizado a los buques e instalaciones portuarias y a sus zonas restringidas.*
- 7) Evitar la introducción en los buques e instalaciones portuarias de armas no autorizadas y artefactos incendiarios o explosivos.*
- 8) Facilitar los medios para dar la alarma cuando se produzca una amenaza para la protección marítima o un suceso que afecte a la misma.*

- 9) *Exigir planes de protección para el buque y para las instalaciones portuarias basados en evaluaciones de la protección.*
- 10) *Exigir formación, ejercicios y prácticas para garantizar que el personal se familiariza con los planes y procedimientos de protección.*

7.3.8 Quiénes están obligados a cumplir con el Código?

- 1) *Los gobiernos contratantes, organismos gubernamentales, administraciones locales y sectores navieros y portuarios, a fin de detectar las amenazas a la protección de los buques o instalaciones portuarias utilizadas para el comercio internacional.*
- 2) *Buques dedicados a viajes internacionales.*
- 3) *Buques de pasaje, incluidos los de gran velocidad (HSC).*
- 4) *Buques de carga, incluidos los de alta velocidad (HSC), de arqueo bruto igual o superior a 500 UAB.*
- 5) *Unidades móviles de perforación mar adentro.*
- 6) *Instalaciones Portuarias que presten servicios a tales buques (IPAPC).*

La regla 3 del Capítulo XI-2 establece las obligaciones que, en materia de protección, se encuentran en cabeza de los Estados Contratantes y en tal sentido dispone que las Administraciones las cuales pondrán en práctica un esquema de niveles de protección y proveerán información adecuada sobre estos a los buques que navegan bajo sus respectivas banderas, cuidando de que dicha información sea debidamente actualizada, en el evento de que se produzca un cambio de nivel de protección.

Los Estados Contratantes tienen a su cargo las mismas obligaciones precedentemente mencionadas en lo que toca a las instalaciones portuarias localizadas dentro de su territorio así como respecto a aquellos buques que estén por entrar a dichas instalaciones o que ya se encuentren en ellas.

7.3.9 Responsabilidades de las instalaciones portuarias

De acuerdo a lo señalado en el punto precedente tanto el Capítulo XI-2 del Convenio como el Código se aplican también a instalaciones portuarias que atiendan buques que realicen viajes internacionales. No obstante, conviene precisar que tal aplicación se limita a la interfaz buque-puerto, es decir, está focalizada en la interacción que se da entre ambos sistemas independientemente de que ella se produzca en los fondeaderos o en los muelles.

Por tanto, las instalaciones portuarias deben cumplir con un grupo de obligaciones que son:

- 1) Con base en la sección 14.1 de la Parte A del Código, las instalaciones portuarias tendrán que adaptarse al nivel de protección que señale el Estado contratante en cuyo territorio se encuentran, debiendo cuidar que la aplicación de los procedimientos de protección causen el menor retardo o interferencia posible a los pasajeros, buques, mercancías y servicios.*
- 2) Las instalaciones portuarias deberán producir su plan de protección, teniendo como guía la Parte B del Código.*
- 3) En el nivel de protección 1 deben desplegarse diversas actividades a fin de prevenir incidentes que atenten contra la protección, las cuales incluirán el control de acceso a las instalaciones portuarias, la vigilancia de tales instalaciones así como de las áreas restringidas a objeto de evitar el ingreso de personas no autorizadas, la supervisión de las operaciones de manejo de la carga, etc.*
- 4) En el nivel de protección 2 se aplican medidas adicionales con relación a las actividades desarrolladas conforme al punto “c”, siempre tomando en cuenta el plan de protección de las instalaciones portuarias.*
- 5) Otro tanto puede decirse del nivel de protección 3 en el que se aplicarán las medidas específicas descritas en el plan de protección. Asimismo, en este nivel resulta imperativo que las instalaciones cumplan las instrucciones sobre protección que les sean impartidas por el Estado contratante.*
- 6) Es menester realizar la correspondiente evaluación de la protección de las instalaciones portuarias por ser un aspecto medular para desarrollo del plan de protección señalado en el punto “b”, la cual será*

llevada adelante por el Estado Contratante o por una organización de protección reconocida por este.

7) Cada instalación portuaria debe nombrar un oficial de protección el cual velará por el desarrollo y cumplimiento del plan de seguridad, coordinará la ejecución de este plan conjuntamente con el oficial de protección tanto de la compañía como del buque.

7.3.10 Por qué es necesario el Código PBIP?

1) La comunidad marítima internacional tiene que hacer frente a los riesgos que entrañan actos que ponen en peligro la protección de los buques y de las instalaciones portuarias.

2) Se deben adoptar acciones uniformes a nivel internacional para protegerse de las nuevas amenazas del terrorismo, cuya muestra quedó de manifiesto en los ataques efectuados en Estados Unidos el 11 septiembre de 2001.

3) El propio buque puede convertirse en un arma, o puede servir para transportar personas que tengan intención de causar un acto de terrorismo creando conmoción mundial.

4) La instalación portuaria puede utilizarse como una plataforma para cometer actos ilícitos que den lugar a sucesos que afecten a la seguridad de los países.

7.3.11 ¿Quiénes son los encargados operativos del código?

En la definición de los distintos tipos de interfaz que se crean en función de las características operacionales y distributivas de las instalaciones portuarias, se identifican ciertos aspectos que precisan ser interpretados.

a) Oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP)

En los apartados Nº 17 hacen referencia a los perfiles y cometidos del Oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP), que será designado para cada instalación portuaria. Sus responsabilidades se centrarán en llevar a cabo una evaluación inicial completa de la

instalación portuaria, garantizando e implantando la elaboración y el mantenimiento del plan de protección de la instalación portuaria y realizando periódicamente inspecciones de protección de la instalación portuaria para asegurarse de que las medidas de protección sigan siendo adecuadas subsanando deficiencias y actualizando el plan en función de los cambios que haya en la instalación portuaria. Forman además parte de sus responsabilidades la formación y actualización adecuada del personal responsable de la protección de la instalación portuaria y las comunicaciones a las autoridades pertinentes de los sucesos que supongan una amenaza para la protección de la instalación portuaria.

b) Oficial de protección del buque (OPB) y Oficial de compañía de protección marítima (OCPM).

Las figuras representadas por el Oficial de protección del buque (OPB) y el Oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP) no precisan, por su claridad, interpretaciones adicionales, ya que su presencia es una política de relación de recursos humanos establecidas, bien por la naviera como por el puerto interesado. Sin embargo, el subcomité de Flag State Implementation (FSI) de la OMI ha decidido recomendar a la Maritime Safety Committee (MSC) que establezca que el Capitán de un buque pueda ser designado como Oficial de protección del buque. Sin embargo, con la figura del Oficial de compañía de protección marítima (OCPM) sí se presentan algunas dudas, al considerar la interfaz en la que se encuentra el buque.

1. Cuando el buque dispone de su propia terminal en el puerto, la compañía se encuentra presente en todo momento y por ello es inmediata su disponibilidad, cubriendo las necesidades puntuales de protección en un buen número de probabilidades de la interfaz.

2. Cuando el buque está en una terminal de servicios de otra titularidad, si la compañía dispone de delegación en el puerto, también es de fácil y cómoda designación una persona de su organigrama para asumir las funciones del OCPM.

3. El problema se presenta con intensidad, cuando el buque llega a un puerto sin delegación de la naviera, en cuyo caso se plantean dos soluciones:

- ✓ La figura del consignatario adquiere dicha condición.
- ✓ La instalación portuaria designa una persona por delegación de la compañía del buque a través del consignatario.

Con el supuesto previsto en el punto 3a., la figura del consignatario pasa a ocupar otra dimensión en la representación del armador, que independientemente del grado de aceptación, no muestra contradicciones en el papel de funciones clásicas al ser una asistencia más, que hacen posible el buen fin de los objetivos comerciales del transporte marítimo.

Mientras que, la propuesta del punto 3b., viene a ser la misma anterior pero a partir de la utilización de expertos bajo una determinada relación contractual, que sin embargo, presenta numerosos aspectos negativos al no ser plenamente independiente y ser en todo momento de la instalación portuaria y poderse ver condicionada por ello.

7.4 Tráfico Ilícito de Drogas

El tráfico ilícito de drogas es una actividad económica ilegal que ha experimentado profundas transformaciones en las últimas décadas. Hoy este fenómeno involucra sistemas complejos, y sofisticadas redes sustituyen a las antiguas organizaciones de estructura piramidal y liderazgos visibles. Los eslabones iniciales de la cadena – reunidos en actividades de cultivo, acopio, tráfico ilícito de insumos químicos, muestran una gran heterogeneidad, con escenarios donde operan organizaciones de diverso tipo y tamaño concentrado el acopio y procesamiento de materias primas. Existen, asimismo, redes clandestinas de tráfico de insumos químicos, cuyo funcionamiento es complementario con el de organizaciones de tamaño intermedio que pugnan por ejercer control de rutas aéreas y marítimas.

En consecuencia, desde la puesta en vigor del sistema internacional de fiscalización de estupefacientes, la respuesta de los estados y la comunidad

internacional a crecido en complejidad. Hoy son numerosos los convenios bilaterales y multilaterales dirigidos al combate del problema de las drogas ilícitas en sus diferentes dimensiones. Consecuentemente ha habido una expansión de los enfoques y debates programáticos. En esa perspectiva podemos ubicar países que conciben dicho problema estrictamente como uno de salud pública; otros que concentran la respuesta política en la desarticulación de bandas y organizaciones criminales, y algunos que persiguen armonizar la interdicción con la reducción de la demanda.

En sintonía con estas importantes transformaciones globales, el Perú muestra notables progresos en su lucha contra el tráfico ilícito de drogas. Progresos medidos en resultados concretos, y en el diseño de unas estrategias nacionales de lucha contra las drogas que, de modo comprensivo, logra armonizar el control de cultivos ilícitos con el desarrollo alternativo de las poblaciones vulnerables. (Alberto Otárola Peñaranda-Presidente Ejecutivo – DEVIDA).

7.5 Panorama Global

7.5.1 Drogas, Prevalencia y Muerte

El informe mundial sobre las drogas 2015 brinda elementos para comprender el contexto internacional. Según UNODC (2015) aproximadamente 246 millones de personas, es decir, una de cada 20 personas de entre 15 y 64 años consumieron drogas ilícitas en el año 2013. La cifra indicada representa un aumento de 1.23% con relación al año 2012. Para comprender este fenómeno, se debe tener en cuenta que la población mundial también aumentó en el último año. Del total de consumidores, los denominados “consumidores problemáticos” representan el grupo cuya situación es la más grave.

El registro internacional informa sobre 27 millones de consumidores problemáticos a nivel mundial, traduciendo a términos comparados: aproximadamente 1 de cada 10 consumidores de drogas es un consumidor problemático, de los cuales el 50% (12.19 millones) utiliza drogas inyectables. Se estima también que 1.65 millones (6.1%) de la

población identificada por consumo problemático contrajo VIH en el 2013. En total, el número promedio de muertes anual vinculadas al consumo de drogas es de 187,100 personas en el 2013. UNODC (2015).

7.5.2 Cocaína

El registro internacional informa sobre un aproximado de 17 millones de consumidores de cocaína. La extensión de los cultivos de coca-materia prima fundamental para la elaboración de este derivado, es de 120 mil 800 hectáreas aproximadamente. Se estima que en el mundo la producción potencial de esta droga se halla entre las 662 y 902 toneladas métricas.

La Región andina es la principal abastecedora de hoja de coca en el mundo. El registro internacional monitorea anualmente cultivos de coca en Perú, Colombia y Bolivia. En los últimos cinco años, el mercado global de cocaína ha disminuido en un 9%, una reducción que obedece entre otras variables a las intervenciones de los Estados en zonas de proliferación de cultivos y operativos de interdicción.

El Perú ha contribuido significativamente en la reducción del espacio cocalero, pues el país experimento una rebaja de 31.4% en el total de hectáreas de cultivos de coca entre los años 2011 y 2014, del lado del consumo, la prevalencia de uso de cocaína en la población adulta mundial es de 0.4%, la misma que viene reduciéndose en Europa occidental y América del Norte.

Los perjuicios al medio ambiente están entre las consecuencias negativas del tráfico ilícito de cocaína en América del Sur. Se estima por ejemplo que en Colombia se ha perdido 280 mil hectáreas de bosques entre el 2001 y el 2013, como consecuencia de los cultivos de coca, tala y quema para limpiar nuevas parcelas, entre otros fenómenos conexos. (UNODC-2015).

7.5.3 Delitos Conexos

El tráfico ilícito de drogas conlleva consecuencias perjudiciales para la integración social. Además de la producción y distribución de drogas y sus consecuencias para la salud pública o la expansión de violencia “sistémica”, las organizaciones criminales alientan la corrupción de funcionarios, entablan relaciones con grupos subversivos o paramilitares, a menudo crean empresas falsas para el lavado de activos y parasitan cargas de exportación legal para la distribución de drogas a escala global. Dentro de este conglomerado fenoménico, el lavado de activos es uno de los fenómenos de mayor impacto socioeconómico.

Este fenómeno, ampliamente reconocido y, a la vez uno de aquellos con los que contamos con menor información, presenta serios retos a las entidades de control. El lavado de activos sirve a las organizaciones delictivas para incorporar al sistema financiero ganancias provenientes de diversos ilícitos. Los informes realizados sobre el flujo mundial de dinero ilícito han concluido que el mayor porcentaje de este dinero proviene del tráfico ilícito de drogas, y este representa por lo menos la quinta parte del total del volumen de dinero ilícito. (UNODC-2011).

7.6 Normativa Nacional - Decreto Legislativo N° 1241

7.6.1 Artículo 2 - Autoridades competentes y entidades de apoyo

Inciso 2.1.- *La Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Drogas – DEVIDA propone las políticas y estrategias contra el TID y ejerce funciones de articulación con los sectores e instituciones en la lucha contra el TID, conforme a la Ley.*

Inciso 2.2.- *El Ministerio del Interior conduce y supervisa las políticas sectoriales en materia de lucha contra las drogas, insumos químicos y productos fiscalizados decomisados por tráfico ilícito de drogas, erradicación de los cultivos ilegales y destrucción de drogas ilegales decomisadas.*

Inciso 2.3.- *La Policía Nacional del Perú ejecuta las operaciones policiales de interdicción del TID.*

Inciso 2.4.- *Todas las personas naturales, jurídicas e instituciones públicas y privadas tienen la obligación de coadyuvar con las autoridades competentes en la lucha contra el TID.*

CAPITULO VIII

8. Glosario de términos y abreviaturas

8.1 Definiciones

- *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.*
- *Administrador Portuario: Persona jurídica constituida o domiciliada en el país, que administra un terminal o instalación portuaria. El administrador portuario puede ser público o privado*
- *Amenaza: Posibilidad de que un incidente de protección o cualquier situación, persona, equipo, actividad, etc. que puede causar daño expreso contra la protección de un bien tangible o intangible de la Empresa o Instalación Portuaria.*
- *Autoridad Portuaria Nacional (APN): Organismo Técnico Especializado encargado del Sistema Portuario Nacional, adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con personería jurídica, patrimonio propio, y con autonomía administrativa, técnica, económica y financiera, y facultad normativa.*
- *Código PBIP (ISPS en inglés): Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias, tal como se define en la Regla XI-2/1.12 del Convenio SOLAS en su forma enmendada.*
- *Crisis: Situación producida por un evento intencionado o fortuito que afecta seriamente la capacidad de la instalación Portuaria para continuar sus actividades, o que podría implicar la paralización de sus actividades por un período significativo. Su solución exige la participación de la alta dirección de la empresa.*
- *Incidente a la Protección: Cualquier circunstancia, activa, pasiva o sospechosa, en la cual elementos humanos intenten o concreten actos ilícitos contra la Instalación Portuaria, sus facilidades, las cargas, las personas, buques que operen en ella o que concreten dichas acciones*

contra terceros utilizando a la instalación o al buque, su carga o su tripulación como intermediarios de estos actos ilícitos. Comprende asimismo la utilización del buque, la tripulación o su carga como objeto o intermediario para llevar a cabo actos de piratería, robo, hurto, polizonaje, terrorismo, contrabando, tráfico de drogas o precursores, tráfico de armas, esclavitud, inmigración ilegal, etc.

- *Instalación portuaria: Lugar en el que se lleva cabo las operaciones vinculadas con la interfaz buque-puerto. Conjunto de infraestructura portuaria que puede incluir fondeaderos, atracaderos, zonas de espera y accesos desde el mar, entre otros.*
- *Mitigar: Toda medida tendiente a reducir el nivel de riesgo.*
- *Nivel de Protección: Graduación del riesgo de que ocurra o se intente provocar un suceso que atente contra la protección de la instalación portuaria, asociada a las contramedidas de protección marítima que deban implementarse para asegurar la protección del buque.*
- *Nivel de Protección 1 (Alerta Verde): Nivel al que funcionan normalmente los buques e instalaciones portuarias. En este nivel deberán mantenerse medidas mínimas adecuadas de protección en todo momento. En el proceso de evaluación de protección, implica que el incidente tal vez no amerite analizar la necesidad de aplicar una medida de mitigación y, por lo tanto, sólo debe documentarse de modo que sea considerado en las próximas revisiones del Plan. Sin embargo, cuando se trate de medidas con bajo costo de implementación, deberá considerarse su implementación.*
- *Nivel de Protección 2 (Alerta Naranja): Nivel que se aplicará si hay un incremento del riesgo de que se produzca un suceso que afecte a la protección marítima. En este nivel deberán mantenerse medidas adecuadas de protección adicionales por un periodo de tiempo. En el proceso de evaluación de protección, significa que debe analizarse detalladamente la necesidad de aplicar medidas de mitigación, para el incidente evaluado.*
- *Nivel de Protección 3 (Alerta Roja): Nivel que se aplicará durante el periodo de tiempo en que sea probable o inminente un suceso que afecte la protección marítima. En este nivel deberán mantenerse durante un periodo de tiempo medidas adicionales a los niveles 1 y 2, aunque no sea*

posible determinar el blanco concreto. En el proceso de evaluación de protección, significa que necesariamente deben implementarse medidas para reducir el nivel de riesgo (mitigación)

- *Nivel de Riesgo: Gradación de la probabilidad y consecuencias de una amenaza intencional contra la seguridad de las personas o activos existentes en la instalación. En este plan se clasifica como bajo, medio y alto.*
- *Oficial de Protección de la Instalación Portuaria: Persona designada por el Administrador portuario para asumir la responsabilidad de la elaboración, implementación, revisión y actualización del Plan de Protección de la Instalación Portuaria. Coordina con los Oficiales de Protección del Buque y con los Oficiales de Protección de las Compañías todos los aspectos necesarios para que las medidas de protección marítima establecidas en el Plan se cumplan.*
- *Plan de Protección del Puerto: Documento elaborado en base a una Evaluación previa del Sistema de Protección y desarrollado a fin de asegurar la aplicación de medidas para proteger la infraestructura y las actividades del Puerto, los buques, las personas, la carga, las unidades de transporte y las provisiones de los buques, ante riesgos de un suceso que afecte la protección marítima en el Puerto.*
- *Puerto: Localidad geográfica y unidad económica de una localidad donde se ubican los terminales, infraestructuras e instalaciones, terrestres y acuáticas, naturales o artificiales, acondicionadas para el desarrollo de la actividad portuaria. (Incluye las vías de aproximación y los sitios de fondeo), y que se han sido definidos por la autoridad.*
- *Riesgo: Efecto de la probabilidad de que suceda un incidente de seguridad, sus consecuencias (gravedad) y las vulnerabilidades del buque o sus operaciones en una Instalación Portuaria que permitan que estas ocurran.*
- *Plan de Protección Portuaria: Tiene como objetivo, poner en marcha, un sistema que integre las necesidades de protección de la instalación portuaria, adoptando medidas para minimizar los riesgos.*
- *Evaluación del Plan de Protección: identifica falencias y fortalezas en las estructuras físicas, sistemas de protección personal, procesos u otras áreas que puedan conducir a una violación de seguridad.*

8.2 Abreviaturas

<i>APN:</i>	<i>Autoridad Portuaria Nacional.</i>
<i>CPP:</i>	<i>Comisión de Protección del Puerto</i>
<i>EPIP:</i>	<i>Evaluación de la Protección de la Instalación Portuaria.</i>
<i>DEVIDA:</i>	<i>Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Drogas</i>
<i>DIRANDRO:</i>	<i>Dirección Antidrogas de la Policía Nacional del Perú</i>
<i>FFAA:</i>	<i>Fuerzas Armadas</i>
<i>INDECI:</i>	<i>Sistema Nacional de Información para la Prevención y Atención de Desastres</i>
<i>MINDEF:</i>	<i>Ministerio de Defensa</i>
<i>MTC:</i>	<i>Ministerio de Transportes y Comunicaciones</i>
<i>OMI:</i>	<i>Organización Marítima Internacional</i>
<i>ONU:</i>	<i>Organización de Naciones Unidas</i>
<i>OPB:</i>	<i>Oficial de Protección del Buque.</i>
<i>OPIP:</i>	<i>Oficial de Protección de la Instalación Portuaria.</i>
<i>OPP:</i>	<i>Oficial de Protección del Puerto</i>
<i>OPR:</i>	<i>Organización de Protección Reconocida.</i>
<i>PBIP:</i>	<i>Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias</i>
<i>PPP:</i>	<i>Plan de Protección del Puerto</i>
<i>PNP:</i>	<i>Policía Nacional del Perú.</i>
<i>RAD:</i>	<i>Resolución de Acuerdo de Directorio de la Autoridad Portuaria Nacional.</i>
<i>SCSP:</i>	<i>Sub-Comisión de Seguridad Portuaria</i>
<i>SCTID:</i>	<i>Sub-Comisión de Tráfico Ilícito de Drogas</i>
<i>SCPO:</i>	<i>Sub-Comisión de Planeamiento Operativo</i>
<i>SOLAS:</i>	<i>Por sus siglas en inglés "Safety of Life at Sea" o en castellano Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar</i>
<i>TRAMAR:</i>	<i>Control de Tráfico Marítimo en el puerto</i>
<i>UPS:</i>	<i>Unidad de Protección y Seguridad, Autoridad Portuaria Nacional</i>
<i>UNODC :</i>	<i>Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito</i>

Conclusiones

De un análisis general se puede concluir que:

- 1) Es necesario que se fomente programas y charlas orientadas a las consecuencias del uso y comercialización de estupefacientes.*
- 2) Es necesario que se conforme el CPP.*
- 3) Es necesario la realización periódica de ejercicios y prácticas de protección en el puerto y las instalaciones portuarias con la finalidad de que tanto las autoridades competentes como el personal involucrado en la protección de la instalación portuaria esté preparado para enfrentar cualquier actividad ilegal en el puerto.*

Recomendaciones

- 1) *Las autoridades competentes deberán programar cursos y charlas orientadas a las consecuencias del uso y comercialización de estupefacientes.*
- 2) *La APN deberá promover la emisión DS para la conformación del CPP.*
- 3) *La APN, deberá verificar el cumplimiento de los programas anuales de ejercicios y prácticas de protección de las instalaciones portuarias; asimismo deberá programar conjuntamente con las autoridades competentes la realización de prácticas de protección a nivel puerto y a nivel nacional, participando de la misma a las instalaciones portuarias y empresas privadas involucradas en el comercio marítimo.*

Bibliografía

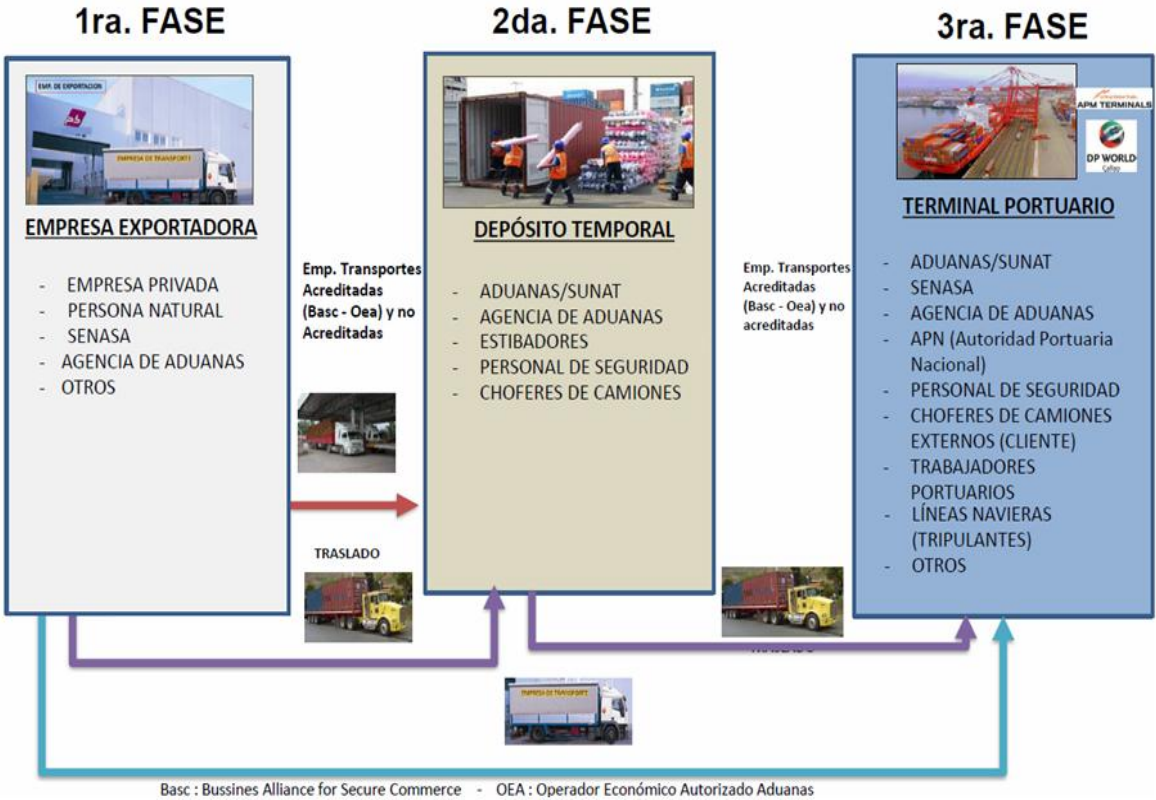
- *Compendio Normativo sobre Tráfico Ilícito de Drogas y Desarrollo Alternativo (Octubre 2015) DEVIDA.*
- https://es.wikipedia.org/wiki/Organizacion_Maritima_Internacional
- <http://www.imo.org/es/About/Paginas/FAQs.aspx>
- <http://www2.medioambiente.gov.ar/acuerdos/organismos/onu/onuomi.htm>
- https://es.wikipedia.org/wiki/codigo_internacional_para_la_proteccion_de_los_buques_y_de_las_instalaciones_portuarias
- <http://www.portcastello.com/sostenibilidad/proteccion-portuaria/proteccion-de-buques-e-instalaciones-portuarias-pbip--isps.html>
- <http://www.monografias.com/trabajos-pdf4/codigo-internacional-pbip-isps/codigo-internacional-pbip-isps.pdf>
- *Repertorio de recomendaciones prácticas sobre protección en los puertos, Reunión tripartita sobre vigilancia, seguridad y salud en los puertos (Ginebra, 2003) – (OMI-OIT).*
- *DEVIDA - Compendio Normativo sobre Tráfico Ilícito de Drogas y Desarrollo Alternativo (UNODC (2015) World Drug Report. Nueva York) – (Octubre 2005).*
- *DEVIDA - Compendio Normativo sobre Tráfico Ilícito de Drogas y Desarrollo Alternativo (UNODC (2011) Modelo de desarrollo alternativo de la Región San Martín: un caso de desarrollo económico local (DEL), Lima: UNODC. – (Octubre 2005).*
- <http://laprensa.peru.com/actualidad/noticia-gerald-oropeza-narcotrafico-callao> (mayo - 2015).
- <http://elcomercio.pe/sociedad/lima/caso-oropeza-fiscalia-denuncio-tres-policias-extorsion> (Julio - 2016).

Anexos

1. Rutas y porcentaje de salida de droga del Perú

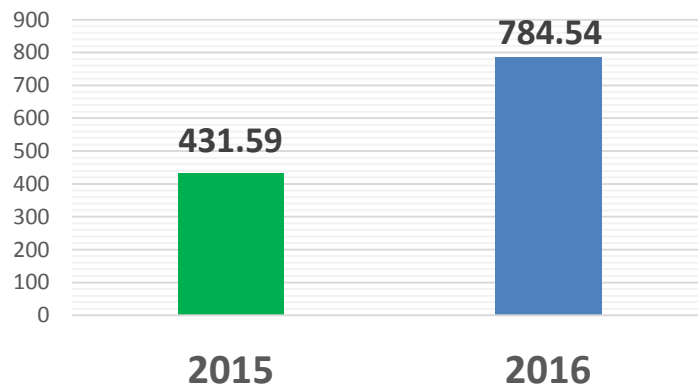


2. Flujo de Exportación y Entidades responsables por Fase



Droga decomisada en el Ámbito Marítimo

EVOLUCIÓN 2005 - 2015



DROGA (CC - PBC) COMISADA / HALLADA (PBT - kg)	
2005	2,831.27
2006	10,268.48
2007	1,873.659
2008	7,979.080
2009	6,006.480
2010	9,042.210
2011	448.000
2012	1,345.490
2013	1,178.520
2014	2,353.168
2015	7,858.374
TOTAL	51,184.731

