

RESUMEN

El presente estudio, se ha realizado como un ensayo académico y tiene como objetivo el diseño de un plan de protección de un buque. Nos hemos basado en las recomendaciones expuestas en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar (SOLAS), en concreto, sobre el Capítulo XI-1 y XI-2, siendo este último el Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP). Para conseguir materializar mi objetivo, hemos realizado consultas bibliográficas de material didáctico de las asignaturas impartidas en el Máster de Ingeniería Náutica y Gestión Marítima como son: Formación Investigadora (M1477), Sistemas integrados de Gestión (M1478) y Auditoría de Gestión y Diseño de Planes de Emergencia y Seguridad en Buques y Empresas del Sector Marítimo (M1485). Así mismo, la asignatura de Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (G1069), del Grado en Ingeniería Náutica y Transporte Marítimo me ha servido para configurar mi objetivo. De igual manera, se han realizado consultas legislativas en el marco normativo nacional, europeo e internacional. Consultas en la prensa internacional relacionada con el ámbito de la protección marítima. La participación en el ejercicio de la Armada Española CPX20, dentro de la asignatura G1069 y la utilización del material del ejercicio y la experiencia adquirida en el mismo para la mejora de los procedimientos de protección ha sido indispensable. Como complemento, hemos realizado la referencia bibliográfica con el sistema del Instituto de Ingenieros Eléctricos y Electrónicos (IEEE), para minimizar el impacto visual de la bibliografía en el texto.

Desde el siglo V (a.C.) se registran indicios de conflictos en el ámbito marítimo en materia de seguridad y protección marítima, sin embargo, en el presente estudio, nos centraremos en los incidentes de protección acaecidos desde la década de 1910, relacionados con los periodos bélicos, guerras de corso y posteriormente los sucedidos en tiempo de paz, en el segundo periodo, a partir de la década de 1950 en adelante, haciendo alusión a los incidentes de protección marítima, como el secuestro del buque trasatlántico Achile Lauro, por el grupo terrorista Frente para la Liberación de Palestina (FLP), el ataque pirata al buque atunero español Alakrana perpetrado por piratas somalíes, el ataque terrorista al buque tanque M/V Limburg, donde se utilizó una lancha semirrígida

neumática teledirigida con explosivos para realizar el ataque terrorista, o el atentado terrorista con artefacto explosivo sucedido a bordo el Superferry14, cuando este se encontraba navegando, ostentando el mismo, el mayor número de víctimas registradas hasta el momento en un atentado de esta categoría. Así mismo, realizaremos una evolución histórica de la normativa en cuanto a protección marítima se refiere, a nivel nacional, europeo e Internacional.

En segundo lugar, sentamos las bases para el diseño del plan de protección del buque, partiendo desde los requisitos fundamentales que debe tener nuestro plan de protección, definiendo los niveles de protección internacionalmente estipulados, las características y la zona de operaciones de nuestro buque hipotético, redactando una serie de procedimientos basados en función de las amenazas descritas en la guía de la Organización Tratado Atlántico Norte (O.T.A.N.), NCAGS, siglas en ingles de Naval Cooperation and Guidance for Shipping. Para ello, utilizaremos la herramienta D.A.F.O, Debilidades, Amenazas, Fortalezas, Oportunidades, para conocer la situación real en la que se encuentra el buque hipotético y plantear una estrategia de futuro, en cuanto a la protección marítima.

En tercer lugar, utilizaremos el método secuencial de cálculo de riesgo Mosler, para cuantificar el riesgo de materialización de dichas amenazas, que afecten directamente a nuestro buque hipotético, para determinadas zonas de navegación y puertos de recalada, todo ello bajo el análisis del conocimiento crítico.

Este estudio académico destaca de que la amenaza de ciberseguridad tanto de los buques como de las instalaciones portuarias está abierta y latente. Por consiguiente, las conclusiones que se aportan y las metodologías sobre protección marítima, se encuentran recogidas dentro del Convenio de Colaboración firmado entre el Ministerio de Defensa y la Escuela Técnica Superior de Náutica de la Universidad de Cantabria, para la investigación y mejora de los protocolos de seguridad marítima, publicado en el Boletín Oficial del Estado el 1 de agosto de 2019.